

# YONNE mémoire

/ Bulletin de l'Association pour la Recherche sur l'Occupation et la Résistance dans l'Yonne /

numéro

43

/ mai 2020 / 4€ / ISSN 1620-1299 /

## Sommaire

### ÉDITORIAL

Tristesse et émotion

par CLAUDE DELASSELLE • 2

### HOMMAGE

Jean Rolley, un historien rigoureux  
et un ami chaleureux

par CLAUDE DELASSELLE • 3

### LE DOSSIER

Un Heinkel 111 abattu près  
de Chablis, en mai 1940

par RÉMY CANTIN • 5

### LE DOSSIER

Crash d'un Avro Lancaster près de  
Thury (Yonne) en juillet 1944

par HUGUES CATTIN • 9

### LE DOSSIER

Les crashes d'avions français et alliés  
dans l'Yonne (1939-1945)

par CLAUDE DELASSELLE • 15

## LE DOSSIER

# LA GUERRE DANS LES AIRS CRASHS ET ATERRISSAGES FORCÉS DANS L'YONNE (1939-1945)



ARORY

• Association pour la Recherche sur  
l'Occupation et la Résistance dans l'Yonne •

Yonne mémoire 40/44 / Bulletin de l'Association pour la Recherche sur l'Occupation et la Résistance dans l'Yonne /  
Directeur de publication : T. Roblin / Rédacteur en chef : C. Delasselle / Iconographie : Arory / Coordination : C. Delasselle /  
Graphisme et réalisation : F. Joffre / Arory, 2020 / Photos : Arory. /

Site internet : [www.arory.com](http://www.arory.com) / e-mail : [arory.doc@wanadoo.fr](mailto:arory.doc@wanadoo.fr) / Centre de documentation : 15 bis, rue de la Tour d'Auvergne -  
89000 Auxerre / Couverture : document R. Cantin / Chevillon Imprimeur, Sens / Dépot légal à parution.

# Tristesse et émotion

- CLAUDE DELASSELLE -

La préparation de ce bulletin Yonne-Mémoire n° 43 a été retardée et perturbée par les événements qui ont secoué le monde depuis février dernier. Alors que le numéro était « bouclé » dès l'hiver dernier, nous ne pouvions imaginer qu'un des membres de l'équipe de recherche de l'ARORY, notre ami Jean Rolley, en serait la victime. Vous trouverez donc ici l'hommage que nous rendons à cet ami très cher dont la disparition nous attriste beaucoup.

À l'origine, ce bulletin devait être uniquement consacré aux crashes et atterrissages forcés d'avions dans l'Yonne dans la période 1939-1945. Le hasard en effet avait voulu que nous recevions, à quelques mois d'intervalle, deux articles très intéressants émanant de deux adhérents de l'ARORY et portant sur ce thème.

Le premier article, signé Rémy Cantin (chercheur et collectionneur d'objets concernant la Seconde Guerre mondiale), évoque l'atterrissage forcé d'un appareil allemand abattu par des chasseurs français près de Chablis, en mai 1940. Il raconte donc un épisode du tout début de la guerre, lorsque l'aviation française se battait contre l'aviation allemande, avant la défaite et l'armistice de juin 1940, et montre comment des civils français ont participé activement à la capture des cinq aviateurs allemands. Il explique aussi, en annexe,

**Alors que le numéro était « bouclé » dès l'hiver dernier, nous ne pouvions imaginer qu'un des membres de l'équipe de recherche de l'ARORY, notre ami Jean Rolley, en serait la victime. Vous trouverez donc ici l'hommage que nous rendons à cet ami très cher dont la disparition nous attriste beaucoup.**

comment fonctionnait le réseau radar mis en place par les Allemands dans la France occupée (dont notre région), réseau qui a malheureusement montré son efficacité pour l'interception des appareils alliés par la chasse aérienne allemande.

Nous changeons ensuite d'époque et surtout de contexte politique et militaire, puisque le second article, signé Hugues Cattin (fils d'un résistant d'Étais-la-Sauvin, membre du Maquis 3 du Service national maquis, déporté et revenu de déportation) évoque le crash d'un bombardier américain abattu par un chasseur allemand en juillet 1944 près de Thury, dans le sud-ouest du département. Tous les membres de l'équipage de cet avion réussirent à sauter en parachute et, aidés par des civils de la région et un maquis local, à échapper aux Allemands et à rejoindre sains et saufs l'Angleterre. Ce récit, basé essentiellement sur les témoignages des aviateurs américains et sur celui d'une habitante de la région (qui a elle-même recueilli d'autres témoignages) offre un bon exemple de l'aide que, en dépit du réel danger qu'il y avait à le faire, des civils icaunais ont apporté aux aviateurs alliés abattus sur le territoire du département.

Pour compléter ces textes, nous présentons un bilan chronologique succinct de tous les crashes ou atterrissages forcés concernant des aviateurs français et alliés qui ont eu lieu pendant la Seconde Guerre mondiale, de 1939 à 1945, dans le département de l'Yonne. Ce bilan comprend aussi les noms des aviateurs tués et survivants, ainsi que le devenir de ces derniers, tombés prisonniers des Allemands ou ayant réussi, grâce à l'aide apportée par les civils et les organisations de résistance, à regagner l'Angleterre. Dans les notes accompagnant ce bilan, nous donnons les références aux fiches du CD-rom de l'ARORY *La Résistance dans l'Yonne* qui traitent de ces questions et en particulier des trois réseaux d'évasion (Comète, Vélite-Thermopyles et Bordeaux-Loupiac) ayant fonctionné dans l'Yonne, essentiellement au cours de l'année 1943. •

# Jean Rolley, un historien rigoureux et un ami chaleureux

- CLAUDE DELASSELLE -

Notre ami Jean Rolley est décédé le 7 avril dernier, à l'âge de 83 ans, dans l'hôpital parisien où il était en traitement depuis janvier.

Il était né le 14 octobre 1936 à Saint-Lô, dans la Manche, où ses parents étaient enseignants. Son père, Étienne, était professeur d'histoire au collège de Saint-Lô (après l'avoir été au collège d'Avallon) et sa mère était professeur de sciences à l'École primaire supérieure de jeunes filles de Saint-Lô. Sa mère, née Osnas Nadelman, était juive d'origine polonaise. Elle fut suspendue de ses fonctions, comme juive, en décembre 1940. Arrêtée le 22 octobre 1943 par la *Gestapo*, elle fut libérée le soir même sous la pression publique et grâce

à de multiples interventions, notamment d'élèves, mais aussi du préfet de la Manche. Son frère, Chaïm Nadelman, arrêté à Marseille, fut déporté à Sobibor où il fut gazé à la fin mars 1943. Étienne Rolley fut arrêté le 5 février 1944 par ordre du SD et interné comme otage, en compagnie de onze autres personnes. Le 6 juin 1944, alors que les troupes américaines étaient en train de débarquer à Carentan, tout près de Saint-Lô, les douze otages furent libérés par le commandant de la prison. La nuit suivante, la famille Rolley échappa par miracle au bombardement aérien qui ravagea la ville de Saint-Lô et détruisit leur maison. Après quelques jours passés à errer dans la campagne et un séjour de quelques semaines dans une ferme de la région d'Avranches, les Rolley



L'équipe de recherche de l'ARORY dans la forêt d'Othe en 2004 avec Jean Rolley [ci-dessous à droite].

## HOMMAGE

se décidèrent, le 24 juillet, à gagner l'Avallonnais où vivaient, à Pontaubert, les parents de monsieur Rolley. Ce fut alors un incroyable périple de 540 km, accompli en 20 jours, essentiellement à pied, par une famille avec deux enfants sur des routes encombrées de convois militaires allemands et sous la menace des mitraillages de l'aviation alliée. Arrivés le 12 août à Pontaubert, les Rolley eurent la joie d'assister à la libération d'Avallon, fin août 1944, après que de violents combats entre les soldats d'un convoi allemand en retraite et des maquisards du maquis Verneuil se soient déroulés à quelques mètres de la maison familiale, les 23 et 24 août.

Jean Rolley commença en 1969 sa carrière de professeur d'histoire au lycée de Châlons-en-Champagne, en compagnie de son épouse Francine, professeur d'histoire également. Ils vinrent ensuite s'installer à Auxerre en 1971 et y accomplirent tout le reste de leur carrière, Jean, professeur au lycée Jacques Amyot, et Francine, professeur à l'École normale d'Instituteurs d'Auxerre. Bien que très investis dans la lutte syndicale (au SGEN) et politique dans les années 70 et 80, ils se consacraient aussi à des recherches historiques personnelles. C'est donc tout naturellement que Jean, averti de la création de l'ARORY en 1988, rejoignit bientôt cette association. Son intérêt pour l'histoire de l'Occupation et de la Résistance n'était pas seulement celui du professeur d'histoire et de l'historien. Jean était le seul d'entre nous à avoir des souvenirs personnels de cette période. Il se souvenait du bombardement de Saint-Lô en 1944 et du périple accompli dans l'été 1944 avec son frère et ses parents pour regagner Pontaubert. Les dangers courus par sa mère et la déportation de son oncle expliquent aussi en partie l'intérêt très vif qu'il portera à la question de la persécution des juifs.

Jean a participé activement et très tôt aux travaux de recherche de l'ARORY ; d'abord en écrivant, en collaboration avec Claude Delasselle, le texte qui accompagnait les photos de stèles et de monuments dédiés aux morts de la Résistance dans le premier ouvrage publié en 1993 par l'ARORY et intitulé *Sur les chemins de la mémoire et du Souvenir*. Il fit partie dès sa création en 1994 du groupe de recherche historique de l'ARORY. Il réalisa plusieurs entretiens avec d'anciens résistants, plus particulièrement ceux du mouvement « Résistance » en Puisaye. Quand furent recueillis une cinquantaine de témoignages et qu'il fut décidé d'en faire la matière d'une étude sur l'engagement résistant, ce fut lui qui mena à bien cette difficile synthèse, publiée en 1999 par l'ARORY sous le titre *L'engagement dans la Résistance*.

Au sein de l'équipe de recherche qui se lança dans l'aventure du CD-rom à cette époque, il s'est chargé particulièrement des recherches sur la Résistance en Puisaye, sur l'histoire de la mémoire de la Résistance dans l'Yonne et surtout sur la question de la persécution

### **Au cours de ses recherches sur la persécution des juifs de l'Yonne, il fut en relation avec deux éminents historiens spécialistes de la question, Serge Klarsfeld et Jacques Sémelin, qui l'encouragèrent à publier ses travaux.**

des juifs de l'Yonne, question qui lui tenait bien sûr particulièrement à cœur. Il a réalisé plusieurs publications sur ce sujet : il a étudié le processus d'aryanisation des biens juifs, dossier publié dans le numéro du notre bulletin *Yonne mémoire* n° 14 en avril 2005 et il a dressé une liste complète des familles juives résidant dans l'Yonne pendant l'Occupation et un historique de leur persécution dans le numéro 25 daté de mai 2011. C'est naturellement lui qui a rédigé, dans notre livre *Un département dans la guerre*, paru en 2007, le chapitre consacré à la persécution des juifs de l'Yonne, ainsi que le chapitre consacré à la mémoire de la Résistance. Tout récemment, en novembre dernier, nous avons publié son dernier article sur les juifs ayant échappé à la déportation dans le département de l'Yonne. Au cours de ses recherches sur la persécution des juifs de l'Yonne, il fut en relation avec deux éminents historiens spécialistes de la question, Serge Klarsfeld et Jacques Sémelin, qui l'encouragèrent à publier ses travaux. En 2009, il participa au colloque de Lacaune et sa communication fut publiée en 2011, dans l'ouvrage *Histoire régionale de la Shoah en France. Déportation, sauvetage, survie*, sous le titre *La mise en œuvre de la solution finale dans l'Yonne, 1940-1944*.

Il travailla beaucoup aussi sur Pierre-Étienne Flandin, homme politique avallonnais et national, s'attachant à montrer que ce dernier s'était beaucoup trompé dans sa vision du nazisme lorsqu'il était ministre des Affaires étrangères, avant 1939, et qu'il avait été ensuite un franc collaborateur sous le régime de Vichy.

Quand, en 1998, fut créé le bulletin *Yonne mémoire*, Jean en devint le rédacteur en chef et prit à cœur sa fonction pendant toutes les années où il le resta. Jean était aussi membre du CA de l'ARORY et, avant que l'âge et l'éloignement d'Auxerre ne l'empêchent de participer à ses réunions, il y apportait toujours son savoir, sa lucidité, son humour mordant et sa capacité intacte d'indignation contre les imbéciles et ceux qui tordent la vérité historique à leur profit. C'était un membre important et respecté de l'ARORY ; mais c'était avant tout notre ami, chaleureux et attentif aux autres. Deux membres du CA, Arnaud Fouanon et Frédéric Gand, ont représenté l'ARORY lors des obsèques de Jean qui se sont déroulées au cimetière de Pontaubert, le jeudi 23 avril. Ils y ont lu un texte rappelant l'action de Jean au sein de notre association et ont présenté, de notre part à tous, nos très sincères condoléances à Francine son épouse, à leurs trois enfants, Anne, Étienne et Hélène, et aux membres présents de sa famille. •

# Un Heinkel 111 abattu près de Chablis, en mai 1940

- RÉMY CANTIN -

L'avion allemand posé sur le ventre dans la prairie près de Chablis.



Le dimanche 12 mai 1940, vers 15 h15, un avion se posait en urgence sur le ventre, dans une prairie de la vallée de Vaucharme située en contrebas de la ferme de Pommard et distante de 4,5 km au sud-est du chef-lieu de canton de Chablis.

Cet appareil allemand, un Heinkel 111, était un bombardier léger appartenant au premier groupe de la 51<sup>e</sup> escadrille de bombardiers d'attaque au sol. Immatriculé 9K+AA, avec les insignes des trois groupes peints sur la carlingue, à l'effigie de la fleur des montagnes Edelweiss, c'était un avion du groupe d'état-major de cette 51<sup>e</sup> escadrille.

Ce groupe effectuait une mission de reconnaissance photo sur la base aérienne n° 279 de Châteaudun-Nivouville dans l'Eure-et-Loir, qui avait été attaquée par plusieurs groupes de bombardiers lourds ennemis et avait subi de gros dégâts. C'était une cible de choix pour les Allemands, puisque 643 aéronefs y étaient stockés, venant de différentes usines dans l'attente d'un équipement complémentaire : ainsi des Potez 63 et MB 152 attendant leurs

hélices, des Bréguet 693 sans armes ni viseurs, des Léo 45, etc., qui manqueront cruellement pendant la « Bataille de France »<sup>1</sup>.

C'est au cours de cette attaque du matin que le lieutenant Marcel Beau, officier adjoint au commandant de cette base, fut abattu vers Ouzouer-le-Marché (Loiret) et tué sur son appareil, un Bloch 152. Cette base subit plusieurs bombardements jusqu'au 19 mai. Les Allemands prendront possession de ce terrain le 17 juin et y garderont d'autorité les ouvriers français. En 1944, cette base sera bombardée à 21 reprises par les aviations anglaise et américaine.

Le Heinkel 111 abattu près de Chablis volait au sein d'un groupe de trois appareils, qui fut pris à partie plusieurs fois sur le chemin de retour par la chasse française. Trois pilotes, appartenant à trois formations aériennes différentes, ont revendiqué cette victoire : l'adjudant Dumas de la DAT (Défense Aérienne du Territoire) de Châteaudun, le capitaine Rivals-Mazères du CEAM (Centre d'Expériences Aériennes Militaires) d'Orléans/Bricy et le sous-lieutenant Hutter du Groupe de Chasse II/I basé à Couvron/Laon, dans l'Aisne.

Voici l'extrait du rapport de ce dernier : « *Dans l'après-mi-*

## LE DOSSIER

*di, une patrouille triple sur MB152 (avion de chasse Marcel Bloch) décolle sur alerte et aperçoit une formation de 3 H 111 se dirigeant vers l'est ; le S/L Hutter se lance seul à la poursuite. Après plusieurs passes de combat vers Orléans, un appareil reste en arrière un moteur en feu, les deux autres s'échappent. Le canon de 20 mm est enrayé et les mitrailleuses vides, le pilote Hutter est contraint d'abandonner sa proie qui s'enfuit en direction d'Auxerre/Langres ».*

L'appareil intact s'était immobilisé dans une pâture ; les membres de l'équipage avaient évacué l'habitacle et se tenaient à quelques pas, redoutant l'incendie. Cet atterrissage en catastrophe avait été vu par une dame circulant en vélo en direction de Chablis et, un peu plus tard, par deux couples de Parisiens en voiture, les époux Métral et Quieray, qui avaient quitté la capitale en train pour venir passer les fêtes de la Pentecôte dans l'Yonne et visiter la région. Descendus à l'hôtel des Deux Ponts à Cravant, le propriétaire, M. Pfeffer, leur avait prêté sa voiture pour aller déjeuner à Chablis. De retour de cette ville, ces automobilistes aperçurent, inerte au sol, le dangereux oiseau à croix noire. Quatre hommes en combinaison s'affairaient autour de la carlingue et, à l'aide de marteaux, de clés et d'autres outils s'employaient à briser les appareillages de bord électriques et radios. Après un temps de réflexion, très courageusement, messieurs Métral et Quieray, avec leurs épouses, s'avancèrent dans leur direction. À ce moment survinrent le gendarme Raoul Borge, de la brigade de Chablis, accompagné d'un soldat permissionnaire du 4<sup>e</sup> Régiment d'infanterie, M. Mathieu. Ils virent l'un des Allemands prendre un gros pistolet, mettre un gros cylindre brillant dans le canon, s'éloigner de plusieurs mètres puis tirer sur l'avion. Il s'agissait vraisemblablement d'un projectile signaleur, car il y eut un peu de fumée. Devant l'insuccès de cette manœuvre, ce même aviateur se saisit d'une petite bombe qu'il jeta dans la carlingue, mais celle-ci ne s'enflamma pas davantage. Il était temps d'agir. Le gendarme avait un fusil court, un mousqueton, et remit son revolver de service au soldat permissionnaire ; une autre personne, arrivée entre-temps, prêta son revolver à M. Quieray et ce groupe, avec M. Métral, s'avança en faisant signe aux Allemands de

**À cet instant, l'aviateur au pistolet lance-fusée tira sur le groupe dont il était séparé de 7 à 8 mètres. Le gendarme Borge répondit immédiatement par un coup de fusil tiré au-dessus des Allemands.**

L'appareil allemand attire des curieux.



« faire camarade ». À cet instant, l'aviateur au pistolet lance-fusée tira sur le groupe dont il était séparé de 7 à 8 mètres. Le gendarme Borge répondit immédiatement par un coup de fusil tiré au-dessus des Allemands. Devant les armes braquées sur eux et comprenant l'inutilité de leur résistance, les aviateurs s'alignèrent et levèrent les bras en l'air. Ils furent ensuite conduits à la brigade de gendarmerie de Chablis, accompagnés de messieurs Métral, Quieray et Mathieu. Les prisonniers ne prononcèrent pas un seul mot du lieu de leur capture à la gendarmerie. Les gendarmes ne sauront d'eux que leurs nom, prénom, grade et unité. Il s'agissait de l'*Oberfeldwebel* K. Ernst, pilote au 1/KG51, n° matricule 23.B.65102, de l'*Oberfeldwebel* Max Groth, bombardier, observateur, photographe, n° matricule 22.B.65102, du *Feldwebel* Ludwig Gehring, radio, n° matricule 21.b.65102 et du *Feldwebel* Joseph Hofbauer, mécanicien, n° matricule 13.B.65102. Ces quatre hommes seront conduits le lendemain à Auxerre pour interrogatoires.

Dans l'intervalle, du renfort était arrivé, notamment des hommes du 37<sup>e</sup> Territorial et des officiers de l'armée de l'Air d'Auxerre, les premiers devant assurer la surveillance du bombardier et les seconds l'examen de l'appareil, en vue de son rapatriement vers un centre, à fin d'analyse. Pendant plusieurs jours, les familles de la région sont venues voir de près cet appareil ennemi, avec la bienveillance des soldats de garde. Les commentaires allaient bon train, la guerre n'était pas encore là.

Vers le 20 mai, une équipe de mécaniciens de la SNCAC (Société Nationale de Construction Aéronautique du Centre) basée à Avord, près de Bourges, vint démonter l'appareil en vue de le charger sur une remorque. Ce convoi passa le 23 mai à Toucy devant l'hôtel du Léopard puis continua sa route dans le Cher jusqu'Avord.

Ce Heinkel 111 fut examiné par les ingénieurs du centre technique d'Avord, puis remis dans un cimetière d'avions, où les Allemands le retrouveront le 17 juin 1940 lors de la capture du camp.



L'appareil dans les rues de Toucy.



L'avion transporté sur les routes du Cher.

**Pendant plusieurs jours, les familles de la région sont venues voir de près cet appareil ennemi, avec la bienveillance des soldats de garde. Les commentaires allaient bon train, la guerre n'était pas encore là.**

Nous avons dit, au début de cet article, que l'avion avait été vu par une cycliste qui allait en direction de Chablis. C'est elle qui a prévenu la gendarmerie en un temps record (est-ce la peur ou l'excitation qui lui avait donné des ailes ?). Elle fût citée le jeudi 23 mai 1940 à l'ordre du jour de la 8<sup>e</sup> Région militaire par le général de corps d'armée Schweisguth, commandant de région, par l'ordre particulier n°14 pour Mme Thévenet Émilienne, domiciliée à Chablis, département de l'Yonne : « *A eu la présence d'esprit d'aviser immédiatement la gendarmerie qu'un avion allemand venait de se poser non loin de la ferme de Pomard et ainsi faciliter la capture de 4 aviateurs militaires ennemis.* »<sup>2</sup>»•

#### ANNEXE 1 : Compte-rendu de l'interrogatoire des prisonniers

L'interrogatoire des prisonniers a été conduit par le commandant Simoni, de l'État-major de la 1<sup>ère</sup> zone du corps d'armée Est, le mardi 14 mai 1940, avec l'officier interprète capitaine Husson, de l'État-major du corps d'armée n° 2.

##### **O.F.W. Kurt Ernst**

Pilote, né le 9 février 1911 à Dessau, sa femme demeure à Dessau. Sa carte d'identité a été établie à Memmingen le 13 janvier 1940 ; le prisonnier n'est entré au service que peu de temps avant la guerre, il vient des écoles d'aviation prémilitaires et n'a exercé aucune profession civile. Il s'agit de son premier vol sur la France et il n'avait fait jusqu'ici que des vols d'exercice sur l'Allemagne. Il n'a pas participé à la campagne de Pologne. Une carte trouvée portant l'itinéraire Fribourg-Châteauroux marqué au crayon, permet d'obtenir la confirmation qu'il s'agit bien de la mission qu'il a exécutée. Toutefois Fribourg semble n'être qu'un terrain avancé de départ, car la base KG 51 est à Lechfeld. Le prisonnier se refuse à toutes autres déclarations.

##### **O.F.W. Max Groth**

Observateur-bombardier, né le 13 janvier 1919 à Wiesermünde (ouest de Brême), sa femme Marguerite Groth demeure à

## LE DOSSIER

Brème. Réserviste, le prisonnier devait terminer ses deux ans de service militaire en octobre. Il a été maintenu et a été envoyé en Pologne, où il a effectué de nombreuses missions de bombardement qui lui ont valu la Croix de fer. En France, c'est sa deuxième mission depuis le 10 mai. Ils étaient sur le chemin du retour lorsqu'ils ont été pris à partie par plusieurs chasseurs Curtiss. Le combat a duré une demi-heure. Le moteur droit a commencé à fléchir, puis le gauche. L'appareil s'est posé train rentré, intact, et l'équipage a essayé d'y mettre le feu sans y réussir. La DCA les a pris également à partie mais sans beaucoup de densité ni de précision. Groth déclare à ce sujet que la DCA polonaise lui avait paru plus dangereuse. La mission était exécutée par deux escadrilles.

**FW Gehring**

Radio, né le 4 mai 1915 à Frauenaaurach, Bavière, près de Nuremberg, sa mère Lennard Christel demeure à Uttenreuth. N'a participé à aucune des précédentes campagnes, c'est son premier vol sur la France.

**FW Hofbauer**

Mécanicien, né le 7 avril 1914 à Pirmasens. Son père Albert Hofbauer demeure à Landshut, sur l'Isar (Passau) ; c'est également son premier vol sur la France.

**ANNEXE 2 : Caractéristiques du Heinkel 111**

Type : bombardier moyen (équipage de 5 hommes).

Moteurs : 2 moteurs V 12 à cylindres inversés Junkers Fumo.

Performances : vitesse maximale 436 km/h à 6 000 m, plafond pratique 6 700 m, distance franchissable 1 950 km.

Poids à vide 8 680 kg, poids maximal au décollage 14 000 kg.

Dimensions : envergure 22,60 m, longueur 16,40 m, surface alaire 86,50 m<sup>2</sup>.

Armement : 1 canon de 20 mm MGFF à l'avant, 1 mitrailleuse de MG 131 de 13 mm en position dorsale, 2 mitrailleuses MG15 de 7,92 mm à l'arrière de la gondole ventrale et 2 mitrailleuses de MG81 de 7,92 mm dans chacun des deux postes de tir latéraux ; charge de bombes : 2 000 kg en soute et 2 000 kg accrochés en extérieur.

**ANNEXE 3 : La ligne de radars Kammhuber**

Le chef allemand de cette 51<sup>e</sup> escadrille de bombardiers d'attaque au sol était le colonel Josef Kammhuber qui allait devenir célèbre en créant la chasse de nuit. C'est aussi lui qui créa la ligne Himmelbett, dénommée ainsi par les Allemands, mais appelée ligne Kammhuber par les Anglo-saxons, qui étaient bien informés de sa construction et de son implantation. C'était une ligne de radars de contrôle du ciel, sur le front de l'Ouest, à partir de juillet 1941, pour la défense du grand Reich, ligne doublée d'artillerie anti-aérienne (flak). Cette barrière de plus d'une centaine de bases radar s'étendait du Danemark à la mer Méditerranée. Puis elle fut triplée en profondeur pour détecter et détruire les bombardiers venant de Grande-Bretagne. Tous les bombardiers abattus venant parachuter des containers pour les maquis le furent par la chasse de nuit guidée par cette ligne Kammhuber. Pour notre région, la base régionale était à Tavaux, entre Dôle et Dijon. Une dizaine de stations en Bourgogne dépendaient de cette base régionale. Chaque station, distante d'une soixantaine de kilomètres, était composée d'un radar Freya et de deux radars Wurzburg-Riesen d'une portée de 30 km, et était le centre d'une zone. Plusieurs postes d'écoute reliés téléphoniquement et situés sur des points hauts étaient raccordés à ces stations, comme l'église de Pourrain ou le poste de Bléneau Hautefeuille pour la station de Toucy, partiellement opérationnelle. Chaque station était codée par le nom d'un animal commençant par la lettre de la ville la plus proche. Ainsi Dijon était Dackel (basset), Tonnerre était Turmfalke (faucon) ; le nom de code de Toucy, Schildkröte (tortue) est par contre une énigme.

*Sources documents :*

Souvenirs oraux de Mme Madeleine Cantin ;  
Journal *Le Bourguignon* des 14 et 23 mai 1940 ;

Revue *Champs de bataille* n° 25 ;

Site Histavia 21 de Daniel Gilberti ;

Photo de l'avion prise à Toucy : Olivier Xibéras, Toucy (droits réservés). Autres photos : collection Rémy Cantin (droits réservés).

*Notes :*

1. Ce qui prouve, contrairement à certaines idées reçues ou observations politiquement malveillantes, que les gouvernements français avaient pris conscience de la nécessité de se doter d'une aviation moderne, et avaient engagé, depuis la décision de Léon Blum en 1936, un important effort budgétaire. Le temps a manqué cependant pour que ces appareils soient tous opérationnels. De plus, et à part quelques modèles récents, de nombreux appareils français étaient nettement surclassés en performances par les appareils allemands, ce qui explique en grande partie les lourdes pertes enregistrées par l'aviation française en mai et juin 1940.

2. Le récit de cet événement est révélateur de la mentalité qui règne alors dans la population française. Quelques jours seulement avant l'invasion et la débâcle, les Français s'engagent avec détermination dans une guerre qu'ils pensent pouvoir gagner contre un ennemi qu'ils ont vaincu 22 ans plus tôt.

# Crash d'un Avro Lancaster de la RAF à Thury (Yonne) en juillet 1944

- HUGUES CATTIN -

Dans la nuit du 25 au 26 juillet 1944, dans le sud du département de l'Yonne, des paysans de la Puisaye, souvent restés anonymes, jouèrent un rôle précieux dans l'aide apportée à des aviateurs anglais dont l'avion avait été abattu dans le ciel de Thury. Ceci en dépit d'un avis des autorités allemandes prévenant la population que *« quiconque favoriserait la fuite de membres d'équipages d'avions britanniques ou tenterait seulement de le faire ou leur apporterait une aide quelconque serait immédiatement traduit devant un conseil de guerre allemand et puni de mort »*.

**A**u cours de cette nuit tragique, l'équipage au complet d'un Avro Lancaster, abattu par un chasseur FW 190 allemand, trouva dans la région de Lainsecq – Étais-la-Sauvin – Saint-Sauveur-en-Puisaye les secours et l'assistance indispensables pour échapper aux recherches allemandes. En récupérant ces hommes de la RAF en détresse, en les hébergeant avant de les confier aux hommes du maquis local de la Montagne des Alouettes<sup>1</sup>, ces habitants permirent aux combattants britanniques de regagner, sains et saufs, la Grande-Bretagne. Soixante-quinze années se sont écoulées depuis les faits. C'est justice que de ne



Avro Lancaster en mission (1943), similaire à celui évoqué ci-dessous.

point laisser perdre le souvenir de ces actes de résistance et de solidarité du monde paysan poyaudin.

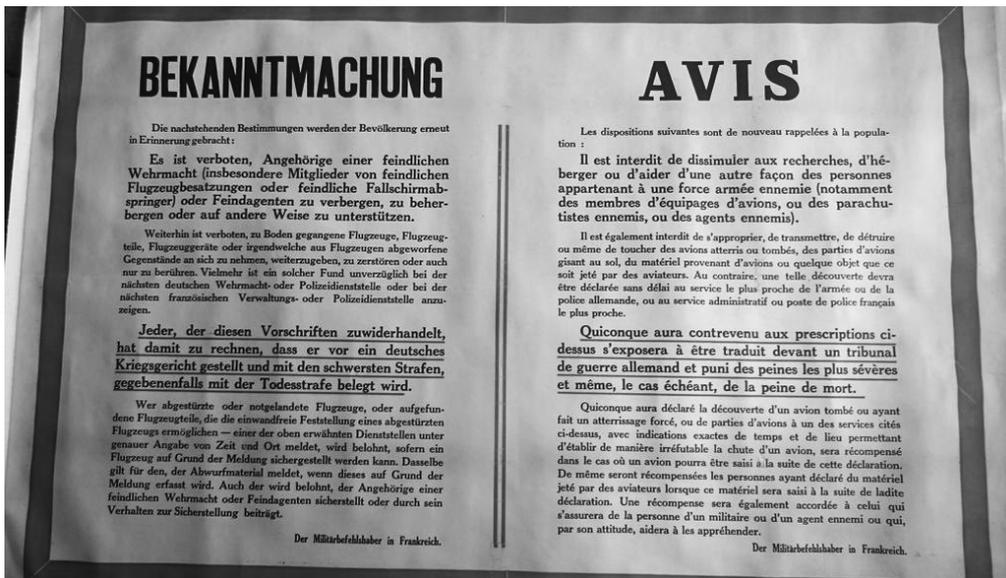
## La dernière mission de l'Avro Lancaster – B III

Au cours de l'été 1944, les forces anglo-américaines multipliaient et intensifiaient leurs raids aériens sur les villes allemandes. Dans le cadre de ces opérations, au cours de la nuit du 25 juillet 1944, l'objectif était Stuttgart<sup>2</sup>, en Allemagne. Pas moins de 494 bombardiers Lancaster et 2 Mosquitos prirent part à ce grand raid lancé par la RAF. Au cours de cette opération, la RAF paya un lourd tribut car les chasseurs allemands, profitant d'un temps calme et de la pleine lune, attaquèrent l'aviation anglaise durant le vol aller au-dessus de la France et abattirent 39 Lancaster.

Le 25 juillet 1944, à 21 heures 20, un Avro Lancaster (type B III – s/n JB649 AS Z) décolle de la base de Kirlington<sup>3</sup>, en Angleterre. Le crépuscule s'installe, le temps est clair, l'avion prend rapidement de l'altitude. Aux commandes se trouve le Pdt. Officier John Cann. L'équipage exécute sa 29<sup>e</sup> mission et tous les membres espèrent que cette nuit sera relativement calme et que leur aller-retour se fera sans problème<sup>4</sup>.

En quittant l'Angleterre, l'équipage de l'Avro Lancaster ignore qu'il lui faudra survivre 45 jours en France avant de fouler à nouveau le sol britannique. Le destin, cette fois, fera que tout l'équipage survivra au crash de leur appareil et qu'il échappera à la traque ennemie. Plus chanceux que de nombreux autres aviateurs<sup>5</sup>, grâce à la complicité de patriotes

LE DOSSIER



Affiche allemande menaçant de représailles les personnes portant secours aux aviateurs alliés.

poyaudins et à l'aide de la Résistance locale, l'équipage au complet sera rapatrié, sain et sauf, le 6 septembre 1944, en Grande-Bretagne.

**Surpris par la Luftwaffe**

Alors que l'avion survole la France et se trouve à une heure de vol de son objectif, Reg Feveyaer, le mitrailleur arrière, remarque une série de points lumineux espacés, à intervalles assez réguliers, qui accompagnent la progression de l'avion. Il réalise qu'il s'agit de « fusées de chasse » encadrant la trajectoire du bombardier et destinées à guider les tirs de chasseurs allemands. Alors que Reg Feveyaer veut utiliser son micro pour avertir le pilote et les autres membres de l'équipage de la menace imminente, arrive par l'arrière de l'avion un déluge de tirs.

De nombreuses balles traçantes passent au-dessus de sa tourelle pour aller frapper l'avion dans sa partie avant. Dans les éclairs des tirs du chasseur ennemi, Reg Feveyaer peut voir le moteur de son adversaire, un FW 190<sup>6</sup>. Ayant aligné son tir sur son adversaire, il riposte avec ses quatre mitrailleuses. Ses balles traçantes lui révèlent que certains de ses projectiles touchent le moteur du FW 190. Feveyaer constate alors que son matériel radio est en partie hors d'usage mais qu'il peut cependant entendre

l'équipage discuter des dommages que l'appareil vient de subir et des décisions à prendre en urgence. Les dégâts sont très importants : un moteur est en feu et le train d'atterrissage, qui a été touché, est en partie sorti de son logement, déséquilibrant ainsi l'avion. Désormais il est impossible d'ouvrir la soute et de se délester des bombes. Les flammes se propagent sous l'appareil sur toute la longueur du fuselage. Il est évident que l'avion ne peut plus rester en vol bien longtemps. Après s'être assuré que Feveyaer est indemne, le pilote John Cann donne l'ordre au personnel de s'éjecter. L'ingénieur Bob Drongeson, le mitrailleur sergent Bernard Taylor, le navigateur adjudant Nik Zuk, l'opérateur radio sergent Ron Storey et le mitrailleur en poste au-dessus de l'appareil, Hugh Hill, quittent l'avion par la trappe d'évacuation avant. Un témoin, Mme Huguette Gauffilier-Delaflotte, demeurant à Champ-Martin près de Lainsecq (Yonne), raconte : « Dans la nuit du 28 juillet 1944<sup>7</sup> nous sommes réveillés par des ronflements d'avions, accompagnés

de mitraillage. Ce sont des chasseurs allemands qui attaquent des bombardiers anglais ... Avec mon père nous nous levons aussitôt .... C'est une ronde infernale qui survole la région. Tout à coup, on voit un avion en flamme s'abattre sur la colline. Mon père le situe sur Taingy. Les 7 membres de l'équipage furent tués<sup>8</sup>. Dans le même temps un autre Lancaster s'écrasa à Thury, en un lieu appelé aujourd'hui « Le Bourget ». Cette fois l'équipage avait eu le temps de s'éjecter. »

**Témoignage de Ronald A. dit "Reg" Feveyaer, mitrailleur arrière<sup>9</sup>**

« Après le déferlement des tirs, Reg, indemne, tente vainement d'ouvrir la porte arrière de son réduit mais elle reste bloquée. S'étant retourné, il voit avec horreur que de la fumée vert clair envahit son habitacle et qu'une aile est en flammes. Il sait que l'ensemble de l'avion peut à tout moment exploser car, dans la soute à bombes, la chaleur doit être intense. Ayant sanglé son parachute, Reg, après

**Les dégâts sont très importants : un moteur est en feu et le train d'atterrissage, qui a été touché, est en partie sorti de son logement, déséquilibrant ainsi l'avion. Désormais il est impossible d'ouvrir la soute et de se délester des bombes...**

plusieurs tentatives, parvient enfin à s'extraire de sa tourelle arrière puis, ayant progressé vers l'avant de l'avion, il y retrouve le pilote qui lui indique la trappe d'évacuation. Sans perdre une minute, Reg s'assoit sur le bord de l'ouverture, les pieds dans le vide et se laisse tomber hors de l'appareil. Happé par la nuit, il entame sa vertigineuse chute et dira qu'il ne se souvient pas de ce qui s'est passé lorsqu'il commanda l'ouverture de son parachute. La seule indication qu'il eut que tout allait bien, ce fut la secousse brutale lorsque la voilure de son parachute se déploya. C'était une nuit de pleine lune. Au cours de sa descente, il pouvait voir le sol se rapprocher. Après avoir heurté plusieurs arbres, il fit un atterrissage presque parfait dans un champ.

Après avoir plié son parachute et son Mae West<sup>10</sup>, il cacha le tout dans un fossé avant de se diriger vers un petit bois qu'il situait à deux miles (3 km 200) de distance. Il était 0 heures 30. Après quoi il se cacha dans le sous-bois où il s'endormit. Lorsqu'il se réveilla, il faisait jour. Il partit à pied en direction de quelques maisons qui s'avérèrent être celles de Lainsecq<sup>11</sup>. Son premier contact avec la population fut un agriculteur. Son assistance fut spontanée. Reg se souvient qu'il fut conduit dans une maison où on lui donna un peu de pain et de vin. Peu après, un prêtre arriva<sup>12</sup>. Il prit en charge Reg pour le conduire dans une autre demeure (celle de Millot-Minier au Jarloy)<sup>13</sup> où, entre temps, Hugh Hill avait été recueilli et caché. Par la suite, Reg revint dans la ferme qui l'avait hébergé en premier et, plus tard ce soir-là, « un capitaine du Maquis » prit en charge Reg et Hugh Hill pour les conduire au maquis de la Montagne des Alouettes où ils eurent la joie de retrouver trois autres membres de l'équipage : John Cann, le pilote, Bob Drongeson, l'ingénieur, Ron Storey, le radio. On ignorait encore ce que les deux autres membres de l'équipage étaient devenus. »

**« C'était une nuit de pleine lune. Au cours de sa descente, il pouvait voir le sol se rapprocher. Après avoir heurté plusieurs arbres, il fit un atterrissage presque parfait dans un champ... »**

#### **Témoignage de Hugh G. Hill, mitrailleur<sup>14</sup>**

« Hugh Hill, mitrailleur de la tourelle supérieure, après avoir sauté en parachute, atterrit dans un champ derrière une ferme, près du village de Lainsecq. Au cours de l'attaque, il avait été blessé au visage par des éclats. Bien que les blessures fussent superficielles, il saignait abondamment. Il demanda de l'aide à un cultivateur qui demeurait non loin. Après avoir lavé ses blessures, le fermier ramena Hugh Hill sur le lieu de son atterrissage afin qu'il puisse récupérer son parachute et son Mae West qu'il avait cachés dans une haie. Ensuite le fermier et son épouse mirent Hugh Hill dans un lit afin qu'il se remette de l'épreuve qu'il venait de vivre. Pendant ce temps, le maquis de la Montagne des Alouettes était informé de ce qui se passait à Lainsecq et prenait des mesures pour que Reg Feveyer puisse voir son compatriote hébergé chez M. Millot au Jarloy. Au cours de la nuit, Hugh Hill et Reg Feveyer furent conduits et mis en sécurité dans le maquis de la Montagne des Alouettes, où ils retrouvèrent trois autres membres de l'équipage<sup>15</sup>. »

#### **Témoignage de Mme Huguette Gauffilier<sup>16</sup>**

« Un autre aviateur, le mitrailleur Hugh Hill<sup>17</sup>, atterrit dans un champ à côté de la maison de Renée Millot-Minier, au Jarloy. [...] Cette nuit-là, la porte n'était pas fermée à clé, comme d'habitude... de la lumière éclairait la maison. Notre Anglais entre, mais... personne ! Il manifeste sa présence et les parents de Renée Millot trouvent l'aviateur avec un pansement sur la tête, légèrement blessé. Renée Millot, qui m'a raconté la scène, arrive à son tour en chemise de nuit. Que faire ? Est-ce un allié ou un ennemi ? Ce

qui aurait bien pu l'être également. On décide de réveiller un voisin, Émile Gillonier, qui alerte Arthur Girault, (demeurant également à Lainsecq) qu'il sait être un résistant. Arthur Girault décide de partir en cachette à la maison Cagnat<sup>18</sup> au bourg, car leur fils Roland, âgé de 18 ans, est étudiant et possède quelques notions d'anglais. Après un entretien avec le parachutiste, Roland confirme que c'est un ami. L'aviateur dormira dans une petite chambre toute une journée, veillé par Renée Millot qui, tous les quarts d'heure, s'assurera qu'il est toujours vivant. Si par malheur il décédait, qu'aurions nous fait ? Les sédentaires de Lainsecq auraient agi comme d'habitude, la nuit, pour une sépulture correcte dans un endroit privé. L'aviateur repartit avec les chaussures d'Émile Gillonier qui les lui donna sans regrets, malgré la pénurie des souliers, objets si précieux à cette époque. »

#### **Témoignage de Ronald E. Storey, opérateur radio<sup>19</sup>**

« Ron Storey, après avoir sauté en parachute, atterrit dans un champ de maïs au nord du village de Thury. Après avoir caché son parachute dans une haie, il partit en direction du sud-ouest. Il n'alla pas très loin avant de trouver refuge dans une grange qui n'était pas fermée. Il s'y coucha et y dormit jusqu'à l'aube. En Angleterre, dans le cadre des conseils de survie donnés aux membres de l'escadron, on leur avait dit que la plupart des agriculteurs français étaient prêts à assister les aviateurs alliés en détresse si leur avion venait à être abattu. Fort de ce conseil, Storey se rendit dans une ferme à Lainsecq et n'hésita pas à frapper à la porte. Lorsqu'il eut expliqué à l'agriculteur qui il était, on lui donna de la nourriture et de la boisson. Le cultivateur

## LE DOSSIER

ayant contacté un membre du maquis local, on vint chercher Ron Storey pour le conduire dans une autre ferme où il resta quelques heures avant qu'un autre maquisard vienne, à son tour, le prendre en charge pour le conduire au maquis de la Montagne des Alouettes, où il retrouva trois autres membres de l'équipage. »

Mme Gauffillier rapporte : « *Nos voisins, Lucien et Octavie Millot (de Champ-Martin), vers 2 heures du matin, entendent frapper à leur porte. Comme leur neveu Julien Huvet venait souvent de bon matin en « baragouinant » pour les apeurer, Octavie s'écrie : « Mais entre donc, imbécile ». À l'époque, à la campagne, les portes n'étaient jamais fermées à clé. Mais, étant donné le vacarme de la nuit, son mari, Lucien Millot se doute que ce n'est pas son neveu qui est là, mais quelqu'un d'autre. Il se lève en chemise et en bonnet de coton. Quelle apparition ! Il se trouve face à un aviateur anglais qui, muni de son « his phrase list » lui demande : « L'ennemi est-il loin ? Oui ! Le chemin est-il miné ? Non. Pouvez-vous m'héberger ? Oui, entrez ». Les Anglais savaient qu'ils pouvaient compter sur les paysans en cas de besoin. Octavie Millot lui fit cuire des œufs... sans bacon, et lui offrit des cerises à l'eau de vie qu'il ne put déguster après les épreuves de la nuit. L'aviateur, à l'aide d'une carte, leur montra Sens<sup>20</sup>, pensant être dans ce secteur. En fait, Lucien Millot lui indiqua Lainsecq sur un almanach des PTT. Aussitôt l'Anglais lui fit comprendre par gestes que son avion s'était écrasé à Thury. Le lendemain, Guy, le petit fils de Lucien et Octavie, âgé de 10 ans, est parti au bourg, au café de Madame Cagnat, mère de Dédé Cagnat, chef du Maquis 3, pour l'avertir qu'un Anglais était caché chez eux. C'était le radio Ron Storey<sup>21</sup>. Il fallait faire vite car la recherche allemande avec autos, motos, side-cars sillonnait déjà les routes.*

### Témoignage de Robert S. dit "Bob" Drongeson, mécanicien<sup>22</sup>

« Le sergent Bob Drongeson atterrit quant à lui dans un champ près du village de Lainsecq. Après avoir caché son parachute et son Mae West dans un bois, il y resta jusqu'à la tombée de la nuit. Lorsque les ténèbres revinrent, il reprit sa marche en direction de Lainsecq. Le reste de la nuit et le lendemain, il demeura caché dans une grange. Avec le retour de la nuit, il reprit sa progression, mais cette fois en direction de Saint-Sauveur<sup>23</sup>. Surpris par la pluie, il se mit à l'abri dans un bois jusqu'au lendemain matin, 28 juillet, avant de repartir. Vers midi, fatigué, il prit le risque d'arrêter un jeune homme qui circulait à bicyclette auquel, s'étant présenté, il demanda de l'aide. Pris en charge par le cycliste, Drongeson fut conduit dans une maison de Saint-Sauveur où on lui donna de quoi se sustenter. Par la suite, un homme d'un maquis local, sans doute avisé par le jeune cycliste, le contacta afin de lui dire que John Cann, Ron Storey, Hugh Hill et Reg Feveyer étaient en sécurité dans un maquis sur la commune d'Étais. Après avoir été hébergé durant la nuit chez l'habitant de Saint-Sauveur, on lui donna des vêtements civils avant de le conduire en voiture dans le maquis pour y rejoindre ses quatre camarades. »

### Témoignage de Reginald J.B. dit John Cann, pilote<sup>24</sup>

« John Cann, le pilote, avait été le dernier à s'éjecter de l'appareil. Il atterrit sain et sauf dans un champ à 3 kilomètres au nord de Thury, sans aucun problème, si ce n'est qu'il avait perdu ses bottes de vol au cours de sa descente. Malgré ce handicap, il cacha son parachute et son Mae West, puis commença à se diriger vers le nord. Après avoir marché pendant environ trois quarts d'heure, ses pieds étant devenus très douloureux, il décida de se coucher dans une haie où il dormit jusqu'à l'aube. À son réveil, il reprit sa marche mais cette fois

dans la direction du sud-est. Dans l'après-midi, un cycliste qui l'avait repéré vint à lui et s'enquit de savoir, étant donné sa tenue, « *s'il était un RAF* ». La réponse étant positive, il lui demanda d'attendre et repartit chercher de l'aide. Bientôt il revint avec un agent du maquis qui l'emmena sur sa bicyclette au camp de la Montagne des Alouettes, où plus tard il retrouva quatre autres membres de son équipage. Pendant qu'il se trouvait au maquis « Dédé », John Cann reçut un message du capitaine Guthrie, membre des SAS<sup>25</sup>, qui suggérait que John et les autres membres de son équipage rejoignent le 1<sup>er</sup> camp SAS, installé à Chalaux, dans le Morvan. Peu de temps après, le 30 juillet, une voiture du QG des SAS vint les prendre en charge. Tous les cinq reçurent des armes pour le cas où ils auraient rencontré des patrouilles allemandes. À leur arrivée à Chalaux, ils furent ravis de retrouver leur navigateur Nick Zuk et le bombardier Bernard Taylor. L'équipage était alors au complet. »

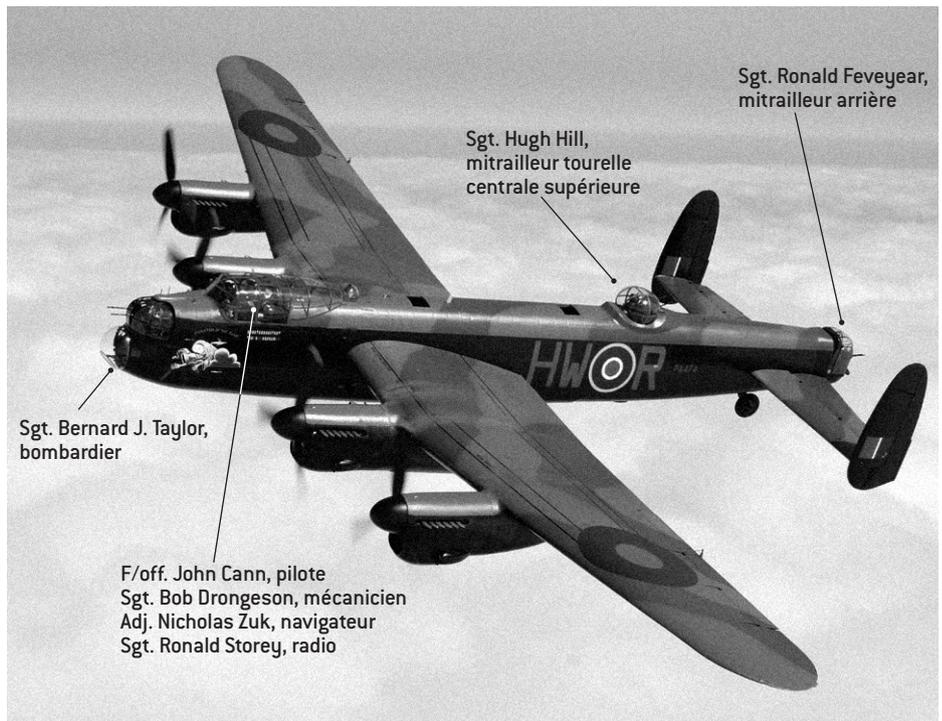
### Témoignage de Bernard J. Taylor, bombardier<sup>26</sup>

« Bernard Taylor avait atterri dans un champ près d'Étais. Après avoir caché son parachute, son Mae West et sa combinaison de vol dans une haie, il commença à marcher en direction du sud, jusqu'à l'aube. Après s'être caché dans un petit bois, il attendit le crépuscule pour reprendre son déplacement, toujours en direction du sud. Par la suite, il se déplaça dans les bois en empruntant des pistes forestières. Pour apaiser sa faim, il mangea des baies ainsi que de la nourriture qu'il possédait dans son kit de survie. Durant un jour et une nuit, il poursuivit ainsi sa marche sans rencontrer qui que ce soit, jusqu'au 29 juillet. Ce jour-là, il fut en mesure de déterminer sa position, à 8 km à l'ouest de Varzy (Nièvre). Le lendemain, il passa à 1 km à l'ouest de Champlemy (Nièvre). Enfin, le 1<sup>er</sup> août, il se présenta dans une ferme où il fut reçu et où on lui

donna de la nourriture et à boire. Le soir, il reprit sa marche toujours vers le sud. Le lendemain matin, il se trouvait à 2 km à l'ouest de Prémery. Dans l'après-midi, vers 17 heures, alors qu'il traversait la route nationale de Prémery à Nevers<sup>27</sup>, il fut contacté par cinq hommes qui, spontanément, lui proposèrent l'assistance des FFI et le conduisirent dans leur maquis qui se trouvait près de Nolay (Nièvre)<sup>28</sup>. Le 6 août, on le transféra dans un autre maquis, au nord de Château-Chinon. Le lendemain, un autre maquisard l'achemina en voiture au 1<sup>er</sup> camp SAS à Ouroux (Nièvre). C'est le soir du 7 août qu'il fut conduit au QG des SAS à Chalaux, où il retrouva le reste de l'équipage. »

### Témoignage de Nickolas Zuk, navigateur<sup>29</sup>

« Il fut l'un des membres de l'équipage qui, durant plusieurs jours, fut porté disparu. Nick Zuk sauta en parachute et atterrit dans un champ au sud de Saint-Sauveur-en-Puisaye. Il cacha son parachute et son Mae West dans un silo de maïs avant de se diriger vers l'ouest. Il marcha toute la journée, sauf entre l'aube et midi, où il se cacha pour dormir. Lorsqu'il se réveilla, il remarqua la présence de deux hommes qui travaillaient à proximité. Etant très affamé, il prit le risque d'aborder les deux travailleurs. Il s'agissait d'un fermier et son fils. Nick ayant expliqué qui il était à l'aide d'une liste de phrases qu'il possédait, il fut conduit dans une ferme où on lui servit un bon repas et où l'on remplit sa gourde de survie avec du vin. À la nuit tombée, vers 21 heures, il reprit sa marche jusqu'à deux heures du matin, moment où il se cacha dans un bois pour dormir jusqu'à l'aube. Au lever du jour, il continua sa progression. Dans l'après-midi, vers 15 heures, il rencontra des pêcheurs qui se trouvaient sur la berge d'une rivière. C'était au nord de Lavau (Yonne). Vers 18 heures, un homme et une femme arrivèrent dans une voiture à cheval pour récupérer les



Postes occupés par les membres de l'équipage dans l'Avro Lancaster abattu à Thury dans la nuit du 25 au 26 juillet 1944 [reconstitution H. Cattin]

pêcheurs. Après discussion, il fut décidé que pour garantir la sécurité et l'anonymat de Nick Zuk, celui-ci échangerait une partie de sa tenue avec des vêtements portés par le pêcheur. Le voyage se poursuivit ainsi, en charrette, jusqu'à Bonny-sur-Loire (Loiret) avec l'homme et la femme tandis que, de son côté, le pêcheur regagnait Bonny à bicyclette. Nick Zuk fut hébergé par le couple de Français qui lui donnèrent à manger et le cachèrent pour la nuit. Ils en profitèrent pour contacter des hommes du maquis local qui, le lendemain 28 juillet au matin, vinrent le chercher pour le conduire dans leur camp près de Lavau<sup>30</sup>. Il y resta jusqu'au 3 août. C'est à cette date qu'il fut conduit au QG des SAS à Chalaux pour y retrouver le reste de l'équipage de l'Avro Lancaster. »

### Retour en Angleterre

Le mercredi 6 septembre 1944, John Cann et tout son équipage, accompagnés des membres du 1<sup>er</sup> SAS qui rentraient en Angleterre, quittèrent Chalaux. John Cann et l'équipage de l'Avro Lancaster au complet décol-

lèrent d'Orléans<sup>31</sup> pour regagner la Grande-Bretagne et atterrirent sur la base RAF de Middle Wallop<sup>32</sup>.

L'épopée de l'équipage de l'Avro Lancaster abattu près de Thury le 26 juillet 1944 a été un record pour l'Escadron. Tout l'équipage échappa aux recherches allemandes et regagna l'Angleterre, sain et sauf, quarante-cinq jours après son départ.

L'évocation des témoignages recueillis par la BBC se termine ainsi : « *Bien sûr, rien de tout cela n'aurait été possible sans l'aide spontanée et l'extraordinaire courage français. Ces hommes, ces femmes, et toutes leurs familles ont risqué une mort certaine s'ils avaient été identifiés pour avoir assisté un aviateur allié en détresse et lui avoir permis d'échapper à la capture de l'ennemi. Ce risque mortel était également couru par toutes les familles de ceux qui ont aidé les aviateurs de l'Avro Lancaster. Mais ils l'ont fait. Leur bravoure innée était au-delà de la compréhension.* » Cinquante-quatre ans plus tard, en avril 1999, répondant à l'invitation d'habitants de Thury et de Lainsecq, le radio Ron Storey est revenu, accompagné de quelques membres de sa famille, s'incliner sur le lieu du crash de son appareil<sup>33</sup>.

## LE DOSSIER

**Pour conclure**

On doit à Mme Huguette Gauffilier, née Delaflotte, habitant Lainsecq<sup>34</sup>, d'avoir souhaité suspendre la marche inexorable de l'oubli en évoquant le crash de l'Avro Lancaster près de Thury, dans la nuit du 25 au 26 juillet 1944. Mémoire vivante des faits de Résistance concernant essentiellement le secteur Lainsecq – Étais-la-Sauvin, Mme Gauffilier avait, parmi les souvenirs qui lui étaient chers, choisi d'évoquer très succinctement pour ses compatriotes, dans le journal municipal, l'épopée extraordinaire de l'équipage de l'Avro Lancaster de la RAF abattu près de Thury. Son témoignage rappelle qu'en Puisaye, des paysans demeurés anonymes jouèrent, au péril de leur vie, un rôle important dans l'aide apportée à des aviateurs en détresse. Nos souvenirs communs étant nombreux<sup>35</sup> et nos recherches parfois identiques, chaque fois que cela était possible, nous évoquions ces faits douloureux, mais restés étonnamment vivaces dans nos mémoires, qui marquèrent à divers titres notre jeunesse. En reprenant et parachevant le travail de Mme Huguette Gauffilier, nous avons souhaité lui rendre hommage et la remercier pour son travail de mémoire<sup>36</sup>.

## Notes :

1. La Montagne des Alouettes est une colline boisée située entre les villages d'Étais-la-Sauvin, Sougères-en-Puisaye et Lainsecq (Yonne). Un gros maquis bien organisé et armé, le Maquis 3 du Service national maquis (appelé dans la région maquis « Dédé », du nom de son jeune chef, André Cagnat, originaire de Lainsecq) y était installé depuis quelques semaines.
2. Le 25 juillet 1944 eut lieu le premier raid allié sur Stuttgart. Ces opérations se poursuivirent jusqu'au 29 juillet : 614 attaques furent menées, on dénombra 884 morts et 1916 blessés.
3. Kirmington était une base de la Royal Air Force située dans le Lincolnshire, à 10 km au nord-est de Brigg et 18 km au nord-ouest de Grimsby.
4. Sources : *WW2 People's War – An archive of World War – Archive list* : Royal Air Force – Resistance and Occupation – World / France – Memories – written by the public, gathered by the BBC.
5. Au cours de la même nuit, à quelques

kilomètres de là, à Taingy (Yonne), l'équipage complet d'un autre Avro Lancaster sera anéanti (voir note 8).

6. Focke-Wulf 190 : avion de chasse allemand. Il s'agissait d'un redoutable chasseur lourd de lutte contre les bombardiers.
7. Il s'agit en fait de la nuit du 25 au 26 juillet 1944.
8. Il s'agissait de l'Avro Lancaster s/nLM386 AS-V qui avait quitté la base de Kirmington à 21 h 25 le 25 juillet 1944. Il fut abattu par la chasse allemande vers minuit. Se trouvaient à bord : Bernard Singleton, pilote, 23 ans – Kenneth Welsh, mécanicien, 19 ans – Herbert Blaber, officier navigant, 20 ans – Stanley Shrivess, sergent navigant, 24 ans – Victor Badger opérateur radio, 21 ans – James Fitzpatrick, sergent mitrailleur, 22 ans – Frederick Fisher sergent mitrailleur 33 ans. Attaqué par l'ennemi, leur avion explosa en plein vol et tout l'équipage fut tué. Ces militaires ont été inhumés dans le cimetière de Taingy (Yonne).
9. Archives anglaises WW2, rapport 3323/2448.
10. Mae West : surnom des gilets de sauvetage. Mary Jane West, dite Mae West, actrice américaine (1893-1980) était un sex-symbol des années 1920-1940. Durant la Seconde Guerre mondiale, les aviateurs américains avaient nommé Mae West leurs gilets de sauvetage, en hommage à la généreuse poitrine de l'actrice. Aujourd'hui encore, ces gilets gonflables sont toujours appelés Mae West dans l'aviation.
11. Village au sud de l'Yonne, canton de Saint-Sauveur-en-Puisaye.
12. Il s'agissait très certainement de l'abbé Delaporte, dit « Papa », curé de Lainsecq, résistant, en relations avec le maquis « Dédé ».
13. Faubourg de Lainsecq.
14. Archives anglaises WW2, rapport 3323/2451.
15. John Cann, pilote, Bob Drongeson, mécanicien, Ron Storey, radio.
16. Extrait de l'article publié par Mme Gauffilier dans le bulletin municipal de Lainsecq.
17. Mme Gauffilier, ici, mentionne par erreur qu'il s'agit du pilote John Cann. En fait, celui-ci a été recueilli et conduit directement au maquis « Dédé » de la Montagne des Alouettes.
18. Ce sont les parents d'André Cagnat, dit « Dédé », chef du maquis de la Montagne des Alouettes.
19. Archives anglaises, rapport 3323/2447.
20. Sens (Yonne), ville située à 75 km environ au nord de Thury.
21. Mme Gauffilier a confondu John Cann avec Ronald Storey.
22. Archives anglaises, rapport 3323/2450.

23. Saint-Sauveur-en-Puisaye, chef-lieu de canton à 10 km à l'ouest de Lainsecq.

24. Archives anglaises, rapport 3323/2445.
25. SAS : *Special Air Service*. Il s'agit de quatre régiments (deux britanniques et deux français), formés d'hommes entraînés à toutes les formes de combat et qui seront parachutés, dans l'été 1944, sur le sol français pour renforcer les maquisards dans la lutte contre l'occupant. La mission SAS Houndsworth, commandée par les majors Frazer et Melot, fut parachutée en plusieurs fois au cours du mois de juin 1944 dans le Morvan. Après plusieurs déplacements, ces hommes s'installèrent près du village de Chalaux, à proximité du maquis « Camille ». C'est là que les aviateurs de l'Avro Lancaster abattu près de Thury se regroupèrent et resteront jusqu'à la Libération.
26. Archives anglaises, rapport 3323/2449.
27. En fait la D 977 qui rejoint à Varzy la N 151, La Charité-Clamecy. Ces axes routiers étaient des plus dangereux car utilisés par les convois allemands venus de l'ouest et se repliant sur Dijon via Nevers et Clamecy.
28. Nolay-Arriault, secteur de Donzy-Prémery où se trouvaient les maquis Jean-Jaurès, Melnick et Bernard.
29. Archives anglaises, rapport 3323/2446.
30. Peut-être le Maquis 1 du Service national maquis, dit maquis de la Coutelee, dans la forêt de Lavau.
31. La ville avait été abandonnée par les Allemands. Par la suite les Américains y installèrent le SHAPE.
32. Middle Wallop, base de l'armée britannique, près du village de Middle Wallop dans le Hampshire. Cette base fut utilisée à partir de juillet 1944 par le 418<sup>e</sup> Squadron RCAF.
33. On doit à M. Louis Moreau, qui avait assisté au crash près de Thury (Yonne), les démarches faites pour retrouver et inviter l'équipage de l'Avro Lancaster. Des trois membres encore vivants, John Cann, le pilote, Hugh Hill, le mitrailleur supérieur et Ronald Storey, le radio, seul ce dernier a pu venir en France.
34. Au hameau de Champ-Martin Bas.
35. Je dois à « une femme de l'ombre », Mme Paulette Goué née Prévost, résistante, chevalier de la Légion d'Honneur, originaire d'Andryes, ayant demeuré à Saint-Sauveur-en-Puisaye, décédée en mars 2014, d'avoir été mis en relation avec son amie Mme Gauffilier.
36. Disparue subitement en décembre 2016, Mme Gauffilier aurait sans doute enrichi par d'autres révélations cette communication.

# Les crashes d'avions français et alliés dans l'Yonne, de 1939 à 1945

- CLAUDE DELASSELLE -

La plupart des informations qui suivent proviennent de l'ouvrage de Rémi Couvignou, *Les avions américains et britanniques tombés dans le département de l'Yonne 1939-1945*, La Gazette 89 Éditions, 2008 et du site internet *francecrashes39-45.net/rech.avion.php*. Rémy Cantin, membre de l'ARORY, collectionneur et chercheur sur l'histoire militaire de la Seconde Guerre mondiale, nous a fourni également de nombreux renseignements. Nous avons pu aussi préciser certains détails grâce aux fiches du CD-rom *La Résistance dans l'Yonne* (ARORY-AERI, 2004) citées dans les notes.

## 1939

- **Le 19 décembre 1939**, un bombardier bimoteur français Amiot 143, de l'AAF (Armée de l'Air Française), revenant d'un vol de reconnaissance au-dessus de l'Allemagne, percuta un autre appareil lors de son atterrissage sur le terrain d'aviation de Monéteau. Les deux membres de l'équipage, Lucien Jacob et Joseph Barrau de Lorges furent indemnes.

## 1940

- **Le 3 mars 1940**, un bombardier bimoteur anglais Bristol Blenheim Mk IV, de la RAAF (*Royal Australian Air Force*), s'écrasa et prit feu près de Montigny-la-Resle, au nord-est d'Auxerre. Le pilote australien Robert Farrow et le radio britannique Arthur Sanders furent tués, le sergent Wallis, observateur, avait pu sauter en

parachute et atterrit indemne.

- **Le 20 avril 1940**, un chasseur monomoteur anglais Hurricane I, de la RAF (*Royal Air Force*), fut endommagé en combat aérien par un avion allemand et s'écrasa près des Clérimois, à l'est de Sens. Le pilote irlandais John Kilmartin sauta en parachute et fut récupéré indemne.

- **Le 24 mai 1940**, un avion bimoteur français Bloch MB 210, de l'AAF, heurta à l'atterrissage deux avions et prit feu sur l'aérodrome de Pont-sur-Yonne. Le commandant de bord Paul Roure, gravement blessé, décéda de ses blessures. Les quatre autres membres de l'équipage (Suau, Terrien, Ficheux et Gardiol) furent blessés.

Le Bloch M210 de Pont-sur-Yonne. © Histavia



- **Le 27 mai 1940**, un autre bimoteur Bloch MB 210, de l'AAF, s'écrasa au sol lors du décollage sur le terrain d'aviation de Pont-sur-Yonne. L'équipage fut indemne.

- **Le 28 mai 1940**, un bombardier bimoteur français Amiot 354, de l'AAF, endommagé par la *Flak*<sup>1</sup> au-dessus de Cambrai, capota à l'atterrissage sur le terrain d'aviation de Pont-sur-Yonne.

Les quatre membres de l'équipage (Bouret, Baeckler, Houdenot et Vauthier) furent blessés.

- **Le 3 juin 1940**, un autre bombardier Amiot 354, de l'AAF, parti de l'aérodrome de Saint-Florentin pour un vol d'entraînement, piqua brusquement et s'écrasa au sol sur la commune de Beugnon. Deux membres de l'équipage, Pierre Carteron et Lucien Clément furent tués sur le coup ; le troisième, le pilote Marcel Decombe, mourut de ses blessures le 5 juin 1940 à l'hôpital de Clamart.

- **Le 14 juin 1940**, un chasseur monomoteur américain Curtiss



H-75, de l'AAF, parti de Bourges et endommagé en combat aérien, se posa train rentré sur le terrain d'aviation d'Avallon. Le pilote, Maurice Tallent, fut indemne.

- **Le 16 juin 1940**, un autre chasseur Curtiss H-75, de l'AAF, qui avait décollé de l'aérodrome de Dun-sur-Auron, fut abattu en combat aérien par trois chasseurs allemands Messerschmidt 109, dans la région d'Avallon. Le pilote français, le commandant André Borne, fut tué.

- **Le 17 juin 1940**, un avion de chasse bimoteur français Potez 63, de l'AAF, touché par la *Flak*, s'écrasa

LE DOSSIER

entre Clamecy et Avallon et prit feu. Le sous-lieutenant Clément Lévy, observateur, fut tué. Le pilote Josserand, gravement blessé, fut tiré de l'appareil par des Allemands, ainsi que le mitrailleur Monneret ; tous deux furent faits prisonniers.

• **Le 23 juin 1940**, un bombardier léger monomoteur anglais Fairey Battle Mk I, de la RAF, parti de la base de Mourmelon pour une mission au-dessus de l'Allemagne, s'écrasa près de Pont-sur-Yonne au cours d'un vol de nuit, à court de carburant. Les trois membres de l'équipage (Halliday, Boyton et Wigglesworth) avaient sauté en parachute avant le crash et furent indemnes. Nous constatons ainsi que l'aviation française a réellement combattu pendant la campagne de France en 1940.

**1942**

• **Dans la nuit du 27 au 28 avril 1942**, un bombardier bimoteur anglais Vickers Wellington Mk IC, de la RAF, touché par la *Flak* lors d'un raid de bombardement sur Cologne, s'écrasa au sol près de Châtel-Censoir, au lieu-dit « Les quatre anges », près de la ferme de Charmois. Les cinq membres de l'équipage, des Polonais réfugiés en Grande Bretagne et engagés dans la RAF, avaient sauté en parachute. Quatre d'entre eux (Morawski, Wacinski, Wozniak et Polesinski) furent récupérés par les membres d'un réseau de résistance local et rejoignirent l'Angleterre en passant par l'Espagne (réseau d'évasion Pat O'Leary) ; le cinquième, le sergent Lipski, blessé, se rendit aux Allemands et fut hospitalisé à l'hôpital d'Avallon<sup>2</sup>.

• **Le 9 décembre 1942**, un bombardier bimoteur anglais Vickers Wellington Mk III de la RAF, de retour d'une mission de bombardement sur Turin, fut abattu par la chasse allemande dans le nord du département et s'écrasa près de Compigny, à une quinzaine de km au nord de Sens. L'équipage put sauter en parachute. Trois aviateurs (Tolmie, Mac Cosham et Devine) furent faits prisonniers par les Allemands ; deux autres, le

sergent Sydney Percival Smith, le pilote, et le sergent Hawthorne D. Reid furent pris en charge par des membres du réseau Comète et purent regagner l'Angleterre en passant par l'Espagne<sup>3</sup>.

**1943**

• **Le 16 juillet 1943**, un bombardier quadrimoteur anglais Handley Page Halifax Mk II, de la RCAF (*Royal Canadian Air Force*), de retour d'une mission « *Pathfinder* »<sup>4</sup> sur Montbéliard, fut touché par la chasse allemande et s'écrasa peu après minuit près de Tonnerre. Les sept membres de l'équipage purent sauter ; six (Foy, McDougall, Huston, Lambert, Mac Gregor et Simpson) échappèrent aux Allemands et purent rejoindre l'Angleterre en passant par l'Espagne, seul le sergent Prior fut fait prisonnier<sup>5</sup>.

• **Le 6 septembre 1943**, un bombardier quadrimoteur américain Boeing B17-F Fortress, de l'USAAF (*United States Army Air Force*), de retour d'une mission de bombardement sur Stuttgart, fut touché par un chasseur allemand FW 190 dans l'après-midi du 6 septembre et s'écrasa sur le village de La Chapelle-Champigny, au nord de Sens, sur une maison de la rue de Beaumont, causant la mort de son habitante, Mme Marie Dumant. Des cinq membres de l'équipage qui avaient pu sauter avant le crash, trois (Frazier, Loveless et Gay) furent faits prisonniers. Deux autres, le pilote



Stèle de la Chapelle-Champigny

Démétrios Karnezis (« Jimmy ») et le copilote John W. George réussirent, aidés par de multiples complicités, à regagner l'Angleterre<sup>6</sup>. Les cinq autres membres de l'équipage (Lawrence, Morrison, Smith, Schwabenbauer et Lincoln) périrent dans le crash de leur appareil et furent inhumés le 10 septembre par les Allemands au cimetière de Sens. La population de Sens, bravant les interdictions, ayant afflué les jours suivants pour couvrir de fleurs et de symboles patriotiques leurs tombes, les Allemands déplacèrent les corps au cimetière de Champigny, où ils se trouvent toujours<sup>7</sup>.

**1944**

• **Dans la nuit du 6 février 1944**,



L'équipage du Stirling abattu le 6 février 1944.



La stèle de Cussy-le-Forges

un bombardier quadrimoteur anglais Short Stirling Mk III, de la RAF, qui effectuait une mission de parachutage d'armes et de matériel pour le maquis Henri Bourgogne de Semur-en-Auxois, fut abattu par un chasseur allemand et s'écrasa à

proximité du hameau de Presles, sur la commune de Cussy-les-Forges, au sud-est d'Avallon. Les habitants de Cussy recueillirent les corps des sept membres de l'équipage (six Anglais, Colenutt, Cassels, Mills, Waller, Gosling et Davies et un Canadien, Mulligan) et les inhumèrent au cimetière de la commune.

• **Dans la nuit du 3 au 4 mai 1944**, un bombardier quadrimoteur anglais Avro Lancaster Mk I, de la RAF, de retour d'une mission de bombardement sur le camp militaire de Mailly-le-Camp<sup>8</sup>, fut attaqué par la chasse ennemie et s'écrasa au hameau de la Chaume, près du village de Saint-Maurice-aux-Riches-Hommes, dans le nord du département. Le mitrailleur de queue, le sergent Henry Pickford, ne put s'éjecter et mourut dans le crash de l'appareil. Son corps fut inhumé au cimetière communal puis transféré après la guerre dans un cimetière britannique du Pas-de-Calais. Les six autres membres de l'équipage réussirent à sauter en parachute. Deux (Ashford et O'Brien) furent faits prisonniers, quatre autres (Harrison, Marsden, Watson et Haynes) réussirent à regagner l'Angleterre<sup>9</sup>.

**La même nuit**, un autre Avro Lancaster Mk I, de la RAF, ayant participé à la même mission, fut abattu par la chasse allemande près de Saint-Agnan, toujours dans le nord de l'Yonne. Cinq membres de l'équipage (Medway, Martin, Escritt, Footman et Johnson) furent tués et ont été inhumés au cimetière de Saint-Agnan. Deux purent s'éjecter : le sergent Gray fut capturé par les Allemands en tentant de passer les Pyrénées et fut envoyé en captivité ; seul le sergent Evans réussit le



passage des Pyrénées et put rejoindre l'Angleterre.

• **Le 4 juillet 1944**, un chasseur monomoteur Republic P-47 Thunderbolt, de l'USAAF, fut touché



par la *Flak* en attaquant un dépôt d'essence et s'écrasa près de Saint-Florentin. Son pilote, Lloyd Hunt, américain, put sauter avant le crash ; il fut accueilli le 13 juillet par le maquis Horteur (Libération-Nord) qui séjournait alors dans la région de Chablis et put regagner l'Angleterre.

• **Dans la nuit du 25 au 26 juillet**



**1944**, un Avro Lancaster Mk III, de la RAF, fut abattu par la chasse allemande au retour d'une mission de bombardement sur Stuttgart. L'avion s'écrasa près de Taingy, en Forterre, sans que les sept membres (Singleton, Welsh, Blaber, Shrives, Badger, Fitzpatrick et Fisher) de l'équipage aient pu sauter en parachute. Leurs corps furent inhumés au cimetière de Taingy.

• **Au cours de la même nuit du 25 au 26 juillet 1944**, un autre Avro Lancaster Mk III de la RAF, de retour de la même mission, fut abattu à peu de distance de là, sur la commune de Thury, peut-être par le même chasseur allemand. Mais les sept membres de l'équipage purent sauter en parachute et tous, recueillis par des habitants de la région, furent ensuite pris en charge par le maquis de la Montagne des Alouettes et

purent regagner sains et saufs l'Angleterre<sup>10</sup>.

• **Dans la nuit du 28 au 29 juillet 1944**, un autre Avro Lancaster Mk III de la RAF, revenant lui aussi d'une mission de bombardement sur Stuttgart, fut abattu à proximité de Saint-Martin-sur-Oreuse, dans le nord du département. Les sept membres de l'équipage (Powell, Kirkpatrick, West, Franklin, Cole, Stephens, Moore) furent tués lors du crash. Leurs corps furent inhumés dans le cimetière communal et une stèle à leur mémoire fut érigée en 2004.

• **Le 8 août 1944**, un chasseur bimoteur américain Lockheed P-38 Lightning, piloté par le capitaine John Courtney, de l'USAAF, de retour d'une mission de bombardement de l'aérodrome de Dijon, fut touché par les tirs d'un convoi allemand qu'il avait attaqué près de Roffey, dans le Tonnerrois. Le pilote réussit à sauter et atterrit près de la Chapelle-Vieille-Forêt, à la limite de l'Yonne et de l'Aube. Pris en charge et soigné par des habitants de Flogny, il fut confié à des résistants du groupe Chevreuil puis rejoignit le réseau Jean-Marie Buckmaster dans l'Aillantais, jusqu'à la Libération<sup>11</sup>.

• **Le 10 août 1944**, deux chasseurs monomoteurs américains Mustang P-51, de l'USAAF, en mission d'escorte d'un vol de bombardiers, se télescopèrent en plein vol à environ 15 km à l'ouest de Sens. Les deux pilotes, Donald Ferron et Edward Simpson, furent tués sur le coup.

• **Le 26 août 1944**, un bombardier quadrimoteur Short Stirling Mk IV, de la RAF, fut abattu par erreur, près de Villebougis, dans le nord du département, par des troupes alliées stationnées dans le Sénonais qui venait d'être libéré. Quelques-uns des membres de l'équipage réussirent à sauter mais furent brûlés dans les flammes causées par l'explosion de l'appareil, à l'exception d'un seul, le sergent Reginald Fulcher qui, bien que blessé, réussit à regagner l'Angleterre. Les six autres membres de l'équipage (Port, un Australien, et cinq Britanniques, Bussel, Garner,

LE DOSSIER



Stèle de Villebugis.

Newman, Rosay et Cornelius) ainsi qu'un passager, un officier sud-africain correspondant de guerre, Makin, furent inhumés au cimetière communal de Villeneuve-Saint-Georges (Val-de-Marne).

• **Le 11 septembre 1944**, un bombardier quadrimoteur Boeing B-17 G Fortress, de l'USAAF, fut touché par la *Flak* à plusieurs reprises lors d'une mission sur Gaggenau,

mais réussit à continuer son vol sur un seul moteur et à se poser sur le ventre dans une prairie au pied du Mont Tholon, près du hameau du Grand Longueron, sur la commune de Champlay. Deux mitrailleurs de l'équipage avaient sauté en parachute au dessus de l'Allemagne ; l'un, Seeber, fut tué pendant la descente, l'autre, Pipock, fut capturé et exécuté dans un camp allemand. À l'exception du navigateur, Mattox, qui avait été blessé par des tirs ennemis pendant le vol, les autres membres de l'équipage (Hampton, Hocker, Friesen, Diehl, Karl et Farrell) sortirent indemnes de l'atterrissage forcé de leur appareil.

• **Le même jour, 11 septembre 1944**, un autre bombardier Boeing B-17 G Fortress, de l'USAAF, attaqué par la chasse allemande lors d'une mission sur Ruhland (Allemagne), fit un atterrissage forcé dans la même région, sur la commune de Chamvres, près de Joigny. Un des membres de l'équipage, le sergent Terry, qui avait été blessé pendant le vol, avait

été parachuté inconscient par ses camarades et fut fait prisonnier. Sept autres membres de l'équipage (Heironimus, Peavy, Geise, Skar, Miller, Barnett, Cooper), sortis indemnes de l'atterrissage forcé, furent aidés par des habitants de la région et purent regagner rapidement l'Angleterre ; seul Carl, blessé au cours du vol, fut hospitalisé à Paris.

• **Le 29 septembre 1944**, un bombardier bimoteur Douglas A-20 Havoc, de l'USAAF, en difficulté, s'écrasa sur le territoire de la commune de Sergines, dans le nord du département. Deux membres de l'équipage purent sauter et atterrirent sains et saufs, mais le pilote, le lieutenant Baublitz, sauta trop bas pour que son parachute ait le temps de s'ouvrir et s'écrasa au sol.

• **Le 12 novembre 1944**, un chasseur anglais monomoteur Hurricane Mk II C, de la RAF, percuta une colline près de Molay, au nord-ouest de Noyers-sur-Serein. Le pilote, D.H. Jones, mourut sur le coup.

## 1945

• **Le 7 janvier 1945**, un chasseur monomoteur Thunderbolt P-47, de l'USAAF, percuta une colline boisée près de Montillot, dans la région de Vézelay et prit feu. Son pilote, Alford Munro, fut tué sur le coup.

• **Le 16 janvier 1945**, un bombardier quadrimoteur américain Consolidated B-24 J Liberator, de l'USAAF, fut touché par la *Flak* au cours d'une mission de bombardement sur Magdebourg. Le pilote réussit le tour de force de faire planer son appareil, qui était en panne sèche depuis le passage du Rhin, jusqu'au-dessus de l'Yonne. L'équipage sauta alors au-dessus du village de Fontenailles, près d'Andryes. Leurs parachutes ne s'étant pas ouverts, deux mitrailleurs (Richard Smith et Harold Jones) s'écrasèrent au sol. Les neuf autres membres de l'équipage (Moran, Phillips, Vacek, Traskin, Adams, Armstrong, Van Ness, Urbano et Watson), indemnes, furent recueillis par les habitants du village et purent regagner rapidement leur unité.

• **Le 19 mars 1945**, un bombardier quadrimoteur Boeing B-17 G Fortress, de l'USAAF, fut touché par la *Flak* au-dessus de la gare de triage de Lohne, en Allemagne, et dut se poser en panne d'essence, sur le ventre, sur le territoire de la commune de Chigy, près de la RN 60 Sens-Troyes. L'équipage indemne (Harris, Polivchak, Anderson, Papay, Whitman, Laur, Chacon, Hart et Young) fut rapatrié rapidement en Angleterre.



La stèle de Chigy.



L'avion Boeing Fortress « El Lobo II » abattu à Chigy (photo Camille Bailleul).

• **Le 12 avril 1945**, un bombardier bimoteur américain Mitchell B-25, des FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres), piloté par un équipage français, rata son atterrissage sur le terrain d'aviation de Monéteau, près d'Auxerre et prit feu en bout de piste. Les cinq membres de l'équipage (Dugot, Grange, Guilloux, Janet, Paris) et un passager (De Lahière) sortirent indemnes de l'avion. •

Notes :

1. *Flak* : défense anti-aérienne allemande.
2. Les aviateurs polonais ont sans doute reçu l'aide des membres du réseau Alliance dirigé à Avallon par l'abbé Ferrand. Morawski a été pris en charge par la famille Moreau de Montillot. Voir la fiche du CD-rom intitulée *28 avril 1942 : un avion britannique s'écrase à Châtel-Censoir*, rédigée par Michel Baudot, qui précise quelles furent les recherches effectuées dans la région par les autorités allemandes et françaises et détaille la façon dont Morawski a réussi à échapper aux recherches. Il émet aussi l'hypothèse selon laquelle Lipski aurait réussi à s'évader de l'hôpital d'Avallon et pu regagner lui aussi l'Angleterre en passant par l'Espagne. Cette hypothèse n'est pas reprise par l'ouvrage de M. Couvignou ni par le site internet cité, qui précise le camp de prisonniers allemand où aurait été emprisonné Lipski.
3. Voir la fiche du CD-rom intitulée *Le réseau Comète*, rédigée par Joël Droglant. Sidney Percival Smith a été recueilli par Mme de Serbonnes, mère de Catherine Janot, et caché dans l'appartement parisien de la famille Janot avant d'être pris en charge par le réseau Comète et d'être envoyé en Espagne puis, de là, rapatrié en Angleterre en compagnie de deux autres aviateurs alliés, en janvier 1943. Il est revenu chez Catherine Janot à Serbonnes en juin 2003. On peut consulter aussi les trois fiches du CD-rom consacrées au réseau d'évasion Bordeaux-Loupiac qui a fonctionné dans la région d'Aillant et Joigny dans l'été 1943 (*Historique du réseau Bordeaux-Loupiac*, *Le réseau Bordeaux-Loupiac* dans l'Yonne, et *Depesme Paulette*, toutes trois signées Thierry Roblin).
4. Cet appareil faisait partie du groupe « Pathfinder » qui précédait le gros de la formation de bombardiers. Les appareils « Pathfinder » avaient pour mission de guider les bombardements en marquant par des fusées éclairantes la zone à bombarder.
5. Mac Dougall, Mac Grégor et Simpson se seraient évadés par l'Espagne grâce au réseau Bourgogne ; le réseau d'évasion des trois autres (James Foy, Max Dougal et Huston) n'est pas cité par le site internet.
6. Karnezis fut aidé par le réseau Suzanne-René et regagna l'Angleterre par la Bretagne ; George fut pris en charge par le réseau Ar-Voulac'h et regagna l'Angleterre lui aussi par la Bretagne.
7. Voir la fiche du CD-rom intitulée *6 septembre 1943 : une forteresse volante s'écrase à la Chapelle-Champigny* et celle intitulée *11 septembre 1943 : manifestation patriotique à Sens*, toutes deux rédigées par Joël Droglant.
8. La mission de bombardement de Mailly-le-Camp, qui mobilisait une puissante flotte de 380 avions, visait

Le Short Stirling EF187, abattu au dessus de Cussy-les-Forges dans la nuit du 6 février 1944, de revue, sur le tarmac de sa base de Lakenheath (Suffolk) en Angleterre (1943-1944). Photo : coll. privée (GB)

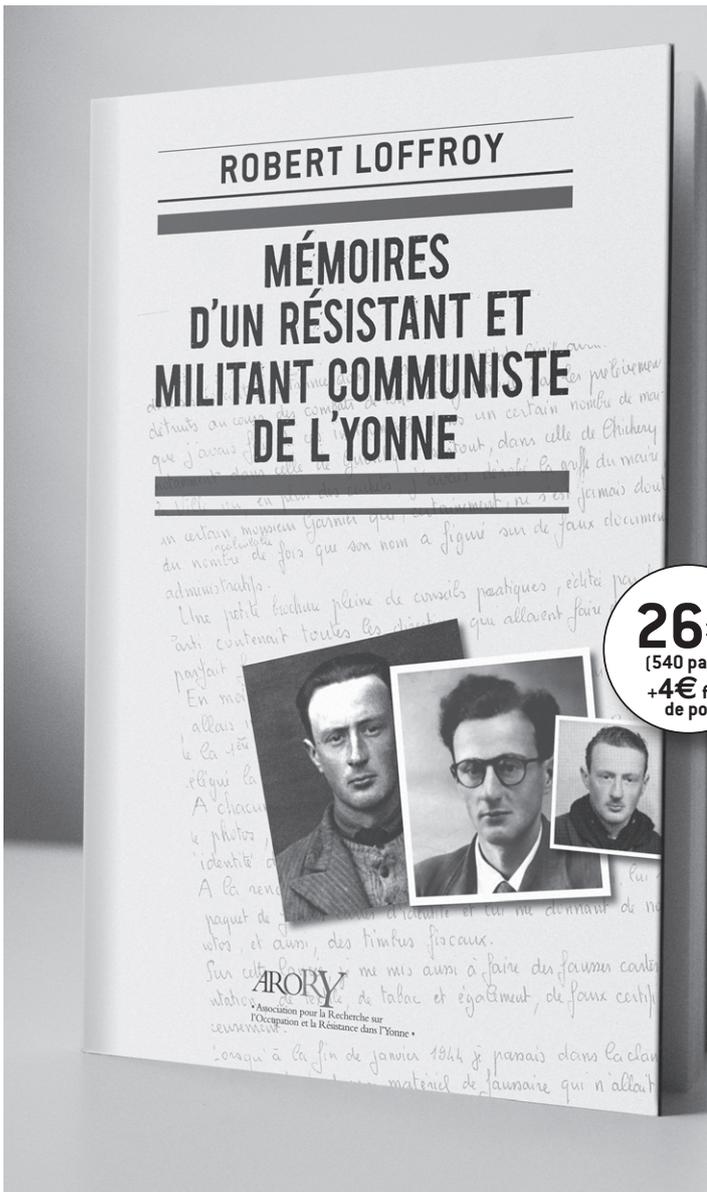


à détruire, avant le Débarquement, les nombreux blindés allemands qui y étaient stationnés, pour les empêcher d'intervenir en Normandie. Malheureusement, une partie des *Panzers* avait eu le temps de quitter le camp avant le bombardement et la chasse allemande alertée réussit à abattre 44 bombardiers britanniques.

9. L'un d'entre eux, le copilote Jack Marsden, âgé de 19 ans, avait été pris en charge par les résistants du maquis FTP Bourgogne, commandé par Henri Mittay, et hébergé en différents endroits de la forêt d'Othe. Le maquis ayant été attaqué le 15 mai, Jack Marsden, grièvement blessé à la tête lors de cette attaque, fut capturé par les Allemands et hospitalisé à l'hôpital de Sens, où il fut délivré le 12 juin par un commando de six résistants FTP du Sénonais. Il fut hébergé et soigné ensuite par différentes familles françaises, dans le Sénonais puis l'ouest du département, puis enfin la région de Joigny, jusqu'à la Libération. Il est revenu en 1971 à Saint-Julien-du-Sault pour participer à une réception officielle au cours de laquelle il put rencontrer une soixantaine de personnes ayant participé à son sauvetage (consulter la fiche du CD-rom rédigée par Joël Droglant et intitulée *12 juin 1944 : un groupe de FTP enlève l'aviateur Jack Marsden de l'hôpital de Sens*). Janet Marsden, sa fille, a effectué des recherches très approfondies en France et en Angleterre pour reconstituer l'impressionnant périple de son père et la longue chaîne de solidarité pour le cacher et le soigner. On peut consulter son site (en anglais), *Jack Marsden's RAF escape story*, d'une extrême richesse ([https://www.tripline.net/trip/Jack\\_Marsden's\\_RAF\\_escape\\_story-676320503553100385E6DB887ABB4543](https://www.tripline.net/trip/Jack_Marsden's_RAF_escape_story-676320503553100385E6DB887ABB4543)).
10. Voir l'article d'Hugues Cattin sur le crash de Thury dans ce même numéro.
11. Voir la fiche du CD-rom rédigée par Frédéric Gand et intitulée *8-22 août 1944 : évasion de l'aviateur américain John*

*Courtney* ; les renseignements donnés dans cette fiche par les articles consultés et les témoignages oraux obtenus diffèrent sur quelques points d'avec le récit manuscrit rédigé par John Courtney à une date inconnue.

PUBLICITÉ



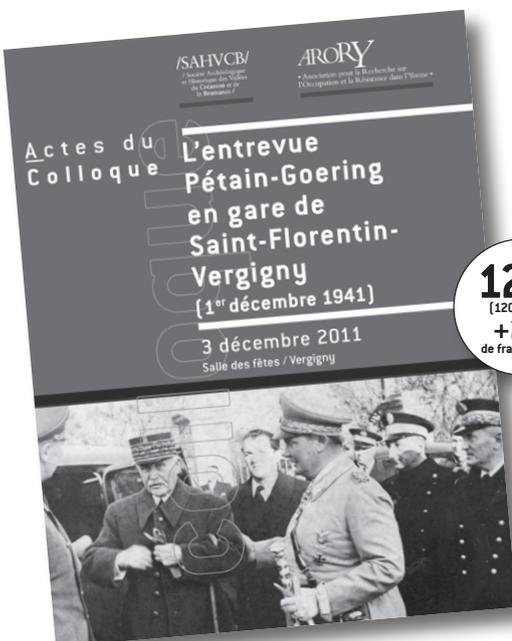
**Toujours disponible :**

## LES MÉMOIRES DE ROBERT LOFFROY, RÉSISTANT ET MILITANT COMMUNISTE DE L'YONNE

**Le témoignage exceptionnel  
d'un acteur déterminant de  
la Résistance dans l'Yonne**

540 pages, archives photos hors texte, notes  
détaillées et index...

*Vous pouvez commander l'ouvrage auprès de l'ARORY uniquement  
par mail : [arory.doc@wanadoo.fr](mailto:arory.doc@wanadoo.fr)*



**Toujours disponible dans la collection Actes des Colloques**

## L'entrevue Pétain-Goering en gare de Saint-Florentin- Vergigny le 1<sup>er</sup> décembre 1941

**Le point historique sur un événement méconnu  
de la collaboration survenu dans l'Yonne sous  
l'occupation**

*Vous pouvez commander l'ouvrage auprès de  
l'ARORY uniquement par mail :  
[arory.doc@wanadoo.fr](mailto:arory.doc@wanadoo.fr)*