

Traduction WEIR (traduction littérale) (NDLR : non datée. Mai 2013 ?)

Excavation majeure du site du crash en 1989 et 1990

## LE DERNIER VOL DU LANCASTER PB 265

Par Gérard Renault (traduction Germain Julien)

"Grande-Bretagne, le 24 juillet 1944, la nuit vient de tomber. A Elsham Woods, (NDLR WOLDS) sur la base du 576 Squadron (NDLR, escadrille), les équipages de Lancaster ont reçu l'ordre, pour la troisième nuit consécutive, de bombarder la ville allemande de Stuttgart Comme les autres, l'équipage du Lancaster, inscrit comme « UL-V2 » sur sa cabine, numéro de série: PB 265, ne sait pas encore que le vol de cette nouvelle mission sera sans retour.

La base aérienne de la RAF à Elsham Woods (NDLR WOLDS) a été créée en juillet 1941. Elle a d'abord été la base du 103rd Squadron équipé de bombardiers Wellington puis dotée de Lancaster en 1942. Le 576 BS (NDLR : Bomber Squadron) a été formé en novembre 1943.

Tournons maintenant notre attention sur le Lancaster immatriculé «UL-V2» et dont le numéro de série est PB 265. L'équipage du bombardier est :

- Flight Officer (NDLR Officier de bord) Robert SARVIS (ASN), jeune pilote américain (NDLR né le 4 juillet 1917 ) du Tennessee originaire du 12th Replacement Depot de l'USAAF qui a été muté à la RAF.
- Sergent Alexander BALFOUR (ASN 1.021.030), mécanicien de la RAF.
- Sergent J.M. WEIR (ASN 1.560.450), bombardier de la RAF.
- R.T. GORDON (ASN R 181 524), navigateur de l'Aviation Royale Canadienne,(NDLR : RACF Royal Canadian Air Force)
- le Sergent J. COATES (ASN 1.622.241) de la RAF.
- Sergent E. REED (ASN 1.541.804), mitrailleur de l'ARC ( NDLR : Armée Royale Canadienne ?).

Un équipage aux commandes d'un Américain avec deux Canadiens et quatre Britanniques dans un avion britannique !

En cette nuit du lundi 24 juillet 1944, les 576 BS quittent la côte anglaise et rejoignent une unité de 412 Lancaster et 138 Halifax (NDLR : bombardier lourd, équivalent du Lancaster), puis se dirigent vers Stuttgart. Cap au sud pour Orléans puis vers l'est jusqu'à la cible. L'unité atteint la côte française à l'est du Havre, apercevant la lueur des combats qui font rage dans la tête de pont de Normandie où les troupes alliées piétinent pendant quelques semaines, à la veille du «Cobra», la grande offensive que les Américains vont lancer dans quelques heures.

L'unité atteint ensuite le sud du département d'Eure-et-Loir. Là, caché dans l'ombre, un chasseur de nuit allemand attend sa proie. Il l'a choisie. Ce sera le Lancaster PB 265. Les Allemands attaquent et touchent le bombardier. Le F / O Robert Sarvis ordonne alors l'évacuation de l'avion. Le sergent Alexander Balfour saute avec un parachute depuis l'avion. Mais le pilote parvient à contrôler le bombardier et reconsidère son ordre d'évacuation. Il décide de tenter d'atteindre la tête de pont du 6 juin en Normandie. Le Lancaster est à 9 500 pieds de haut et se dirige vers la Normandie.

Mais revenons au sergent Balfour. Il était à l'avant de l'avion, occupé à lancer Windows (NDLR : Qu'est ce « Windows » ? « fenêtres », en anglais : un leurre constitué de bandes d'aluminium destiné à tromper les radars ) (selon une lettre de A. Balfour, datée du 19 août 1990) lorsqu'il reçoit l'ordre d'évacuation. Il saute et touche le sol dans le Loiret. Il est secouru par M. Bernardeau de Saint-Denis-en-Val. Il est ensuite dirigé vers la Résistance à Orgères-en-Beauce (Eure-et-Loir) puis pris en charge par le réseau du pharmacien Picourt à Chartres. Il est ensuite hébergé chez M. Laulhée et M. Château à Villebon (Eure-et-Loir) jusqu'à la libération par l'armée Patton les 16 et 17 août 1944. Entre-temps, le réseau Picourt avait rassemblé 51 aviateurs alliés, 17 ont été capturés par la police allemande en juillet 1944, grâce aux informations données par un traître. Le réseau avait notamment rassemblé le major Bud Mahurin (pilote américain du 56th Fighter Group, abattu le 27 mars 1944 près d'Allonnes en Eure-et-Loir), hotshot (NDLR : crâneur ?) de la poursuite américaine qui totalise 21 victoires. Bud Mahurin

retournera en Grande-Bretagne (mission Pick-Up) grâce à un Lysandre (NDLR : Westlans Lysander : avion britannique) dans la nuit du 6 juin 1944, sur un terrain clandestin près d'Outarville dans le Loiret.

Nous revenons maintenant au Lancaster qui poursuivait sa route vers la Normandie. ***Il atteint Carentan à 8 500 pieds de haut, où, pour couronner le tout, il est attaqué par la DCA américaine de cette ville.*** Le Lancaster est de nouveau touché, en feu. Le F / O Sarvis ordonne l'abandon du vol. Cinq membres de l'équipage sautent et assistent à la chute puis à l'explosion du bombardier. Les sergents Gordon, Reed et Clark sont blessés ; ils seront hospitalisés par l'American Medical Corps à Carentan. (NDLR à St HILAIRE PETITVILLE) Mais qu'est-il arrivé au F / O Sarvis dans ces premières heures du 25 juillet ? A-t-il abandonné le bombardier après les autres ? mystère ! (NDLR : la lettre du Sergent GORDON à Mme SARVIS du 31 août 1944 donne l'explication...)

En décembre 1944, alors que tous les membres de l'équipage sont rentrés en Grande-Bretagne, il est toujours «porté disparu». Les recherches menées sur le site du crash, du côté du CD 270, dans la ville de Carquebut, ne donneront aucun résultat. Et pourtant, par la suite, dans le cimetière de Colleville-sur-Mer (Calvados) il y aura une tombe (Plot B, Row 05, Grave 38) et une croix sur laquelle est écrit: Plt O. Robert, J. Sarvis, Tenn ., 25 juillet 1944, 12 Rept Depot. Normandie, B.05.38. Mais qu'y a-t-il dans cette tombe?

## Deuxième acte

Faisons un bond dans le temps, 45 ans plus tard, le 18 juillet 1989.

Nous sommes une équipe de «chercheurs», tous fascinés par l'aviation de la Seconde Guerre mondiale, et qui viennent tous passer leurs vacances en Normandie chaque année. A l'instigation de M. Tournailles de Clainville, cette équipe se rend au marais de Carquebut. Il y a là: M. Leprêtre (de Bruxelles), Pierre et Jean Nekrassoff, Gérard Renault. Armés de pelles et d'un détecteur de métaux, on découvre une quantité importante de pièces d'aluminium non identifiées, provenant d'un avion américain, allemand, anglais ? Ensuite, ces reliques montrent des munitions de calibre 303 ainsi qu'une botte volante Dunlop et, découverte macabre, une jambe humaine dans ses bottes et une partie de pantalon. C'était un avion britannique.

Les fouilles menées jusqu'à 1,8 mètres de profondeur permettent de découvrir un parachute extracteur et un parachute blanc en parfait état de conservation dans le marais, malgré 45 ans. Les fouilles sont vraiment difficiles en raison de la présence d'huile, d'essence et d'eau. Elles seront abandonnées le 19 juillet après la découverte d'une quantité importante de fenêtres (NDLR : « Windows » cf. supra ) (bandes d'aluminium encore ligotées), chaque Lancaster en emporterait environ 200 kilogrammes sur le front européen au cours du mois d'août 1943. La jambe humaine est remise au sol: (NDLR : exhumée ?) les photos sont prises tout de suite.

Parmi les nombreuses pièces métalliques découvertes : quatre petites plaques d'aluminium avec des séries de chiffres dessus. Sur l'un d'eux, les chiffres 683 et PB 265 nous donneront la clé de l'énigme. Afin d'avancer dans notre enquête, nous demandons à M. B. Eadon Mills, citoyen britannique, voisin du camping, sa contribution, ce qu'il accepte avec plaisir. Par la suite, il prendra contact avec le ministère britannique de la Défense et l'ambassade de Grande-Bretagne en France. De retour chez nous, nous demandons le soutien des «Ailes Anciennes», en la personne de MM. Niclot et Lafosse, de Lucé, spécialiste de l'aviation. Dans leurs documents, on retrouve des traces du Lancaster P 265, donné pour abattu en France en juillet 1945 (date erronée). Par la suite, M. Niclot obtiendra le n ° 9741 manquant des Archives nationales de Washington avec un document concernant le sergent Balfour. L'ambassade britannique, émerveillée par notre découverte, transmet le résultat de nos recherches à l'ambassade américaine. Ne disposant pas des moyens matériels nécessaires pour fouiller le site, nous sollicitons l'aide des «Ailes Anciennes». Les fouilles sont entreprises les 4 et 5 juillet 1990 grâce à une excavatrice mécanique (NDLR : Entreprise BLAIZOT à Ste MERE EGLISE) et en présence de deux membres américains du sépulcre américain d'Allemagne. Les fouilles, menées jusqu'à six mètres de profondeur, ont permis la découverte de nouvelles pièces présentées sur cette page. "

## POSTSCRIPTUM

L'article ci-dessus est paru dans une merveilleuse édition de 39-45 Magazine en 1990 qui est maintenant dans mes archives. Depuis, j'ai été en contact avec des membres de l'équipe de fouilles et on m'a promis le parachute photographié ici ! D'autres sources en Normandie, j'ai des témoignages de première main de villageois affirmant qu'ils se sont souvenus de l'accident et que des enfants de la région ont effectivement joué dans l'épave le lendemain, trouvant même un casque de vol et des lunettes. (NDLR : un témoin habitant du Port de CARQUEBUT, M. Marcel LECHANOINE, m'a déclaré avoir joué avec une casquette de pilote...) Malheureusement, ceux-ci sont maintenant perdus dans l'histoire.

Les restes de Sarvis trouvés sur cette fouille ont été enterrés dans sa tombe mais le pantalon de la combinaison de vol a été dérobée au moment des fouilles.

J'ai été attristé par cette petite nouvelle mais c'est l'aspect malheureux de l'archéologie de guerre. Souvent les pilleurs de tombes suivront un tel événement et saisiront l'opportunité quand elle se présentera.

J'ai été touché d'apprendre que les étudiants et le personnel du MTSU (NDLR Middle Tennessee State University) que Sarvis a fréquentée ont visité le site de l'accident l'année dernière et ont été ravis de la réponse des villageois et des parties intéressées du monde entier sur divers forums de la Seconde Guerre mondiale qui ont ajouté tant de pièces à ce puzzle historique au cours des deux dernières années.

Mon père, fils de l'Air Bomber Sgt JM Weir, s'est rendu en Normandie l'année dernière et a effectué un voyage émouvant sur la tombe de Bob Sarvis à Colleville-sur-Mer. J'ai l'intention de visiter le site du crash en 2013 et de marquer l'anniversaire le 24 juillet avec une petite cérémonie sur le site.

Je suis en pourparlers avec des archéologues au sujet de la viabilité d'une autre fouille sur le site au cours de l'année prochaine. Je voudrais trouver d'autres restes de Lancaster PB265 et aussi rechercher d'autres restes du courageux pilote. Le MACR (NDLR : ?) de M. Sarvis contenait des lettres fascinantes du FBI dans lesquelles ils tentaient d'identifier les restes trouvés sur le site de l'accident en 1944.

**Seul son bras droit a été retrouvé au moment de l'accident et la lettre finale, signée par J. Edgar Hoover, a finalement identifié les empreintes digitales comme appartenant à Bob Sarvis. (NDLR : je n'ai pas trace de document avérant ce fait ?)** Je crois que le reste de son corps repose toujours dans ce marais marécageux connu localement sous le nom de «champ des mottes». (NDLR : erreur, c'est le marais de La Petite Plaine)

Récemment, la même zone a mis au jour les restes de Lancaster ND 739, et il y aurait deux autres avions dans les champs voisins, datant du débarquement du jour J. (NDLR : je n'ai aucune trace de ces faits...) On a l'impression que ce n'est que le début d'un autre chapitre de l'histoire de Lancaster PB265 et du Sarvis Crew.

Voici une sélection de photos prises en 1989 lors de la grande fouille entreprise par les membres des «Old Wings» et les habitants de l'époque. Ils sont gracieusement fournis par M. Renault et M. Pierre de l'association. **J'ai pu acheter de petits morceaux de l'épave via Ebay et des ventes privées** et j'espère localiser chaque morceau d'épave de cet avion afin de l'exposer en permanence en Écosse et au musée de la RAF Elsham Wolds, avec une énorme collection de photos et carnets de bord et effets personnels de l'équipage que j'ai accumulés au cours des dernières années de recherche. Merci à l'Association des débarquements forcés et en particulier à Jean-Pierre, président. Un grand merci également à Heidi Mehlretter du site Living Battlefields pour son aide. Kenneth Lewis (NDLR : habitant de CARQUEBUT) a été d'une grande aide également, tout comme divers experts des forums, sans lesquels mes recherches auraient échoué et Germain Julien qui a été un véritable ami et une aide énorme dans toutes les négociations jusqu'à présent!

D'après des recherches plus récentes, **il semble que certaines parties de l'avion semblent avoir été vendues par le domaine public français à un ferrailleur (1948), dont les noms sont M. Roger**

**Lamache de Montebourg Apparement, il a acheté les restes de l'épave et aussi un soi-disant «ME109 G6» qui était de l'autre côté de la route.**

Un grand nombre des morceaux utiles de l'épave du Lancaster PB265 ont été utilisés dans la reconstruction d'un autre Lancaster existant et je visiterai Paris en 2013 pour voir cela. Plus de cette histoire à suivre dans les articles suivants!

Merci à Gilles Billion, de l'Association Ailes Anciennes et à Sean Claxton pour avoir localisé et photographié le site du crash en 2010. Je suis extrêmement redevable à toutes ces personnes.

Texte du petit-fils du sergent WEIR, Simon WEIR.