

L'épopée du Lancaster PB 265 UL-V2

Le 25 juillet 1944, un bombardier Lancaster Avro PB 265, immatriculé UL-V2, du 576e Bomber Squadron de la R.A.F., s'est écrasé dans le marais de CARQUEBUT, près de La Caucherie, au retour d'une mission de bombardement sur STUTTGA RT.

Parti de sa base d'ELSHAM WOLDS, LINCOLSHIRE, en ANGLETERRE à 21 h 08, le 24 juillet 1944, il rejoignait une flotte de 415 Lancaster et 138 Halifax.



L'appareil a été gravement endommagé par un avion de chasse allemand vers 01 h 00 sur ORLEANS.

Le pilote, Robert Joseph SARVIS, 27 ans, de l'USAAF, United States of America Air Force, dont c'était la 19^e mission, ordonna alors l'abandon du Lancaster.

Le sergent BALFOUR, mécanicien, sauta. Il sera récupéré par les réseaux de la Résistance. Mais le pilote réussit à stabiliser l'appareil. Il décida d'aller se réfugier dans la zone libérée le 6 juin 1944. C'est en survolant CARENTAN, que l'appareil fut achevé par la DCA américaine ...

SARVIS fit alors sauter le reste de son équipage. Il demeura à bord jusqu'au crash, vraisemblablement pour que son avion ne s'écrase pas au hasard... Un de ses bras a été retrouvé sur les lieux. Des fouilles entreprises en 1990 ont permis d'exhumer une botte de vol contenant le bas d'une jambe...

Ces restes sont inhumés au cimetière de COLLEVILLE SUR MER, Section B, Rangée 5, Tombe 38. L'avion, tout comme l'équipage, était britannique :

- Sergent-mécanicien Alexander BALFOUR (RAF, Royal Air Force),
- Sergent-mitrailleur T. A. « Tom » CLARK (RCAF, Royal Canadian Air Force).
- Sergent-radio Jack COATES (RAF), 20 ans *
- Sergent-navigateur Robert T. GORDON (RCAF),
- Sergent-mitrailleur E. REED (RAF),
- Sergent-bombardier John Morrison « Jackie » WEIR (RAF), 21 ans.

Tous sont portés comme « évadés » sur les documents. Ils sont tous rentrés en Angleterre sains et saufs.

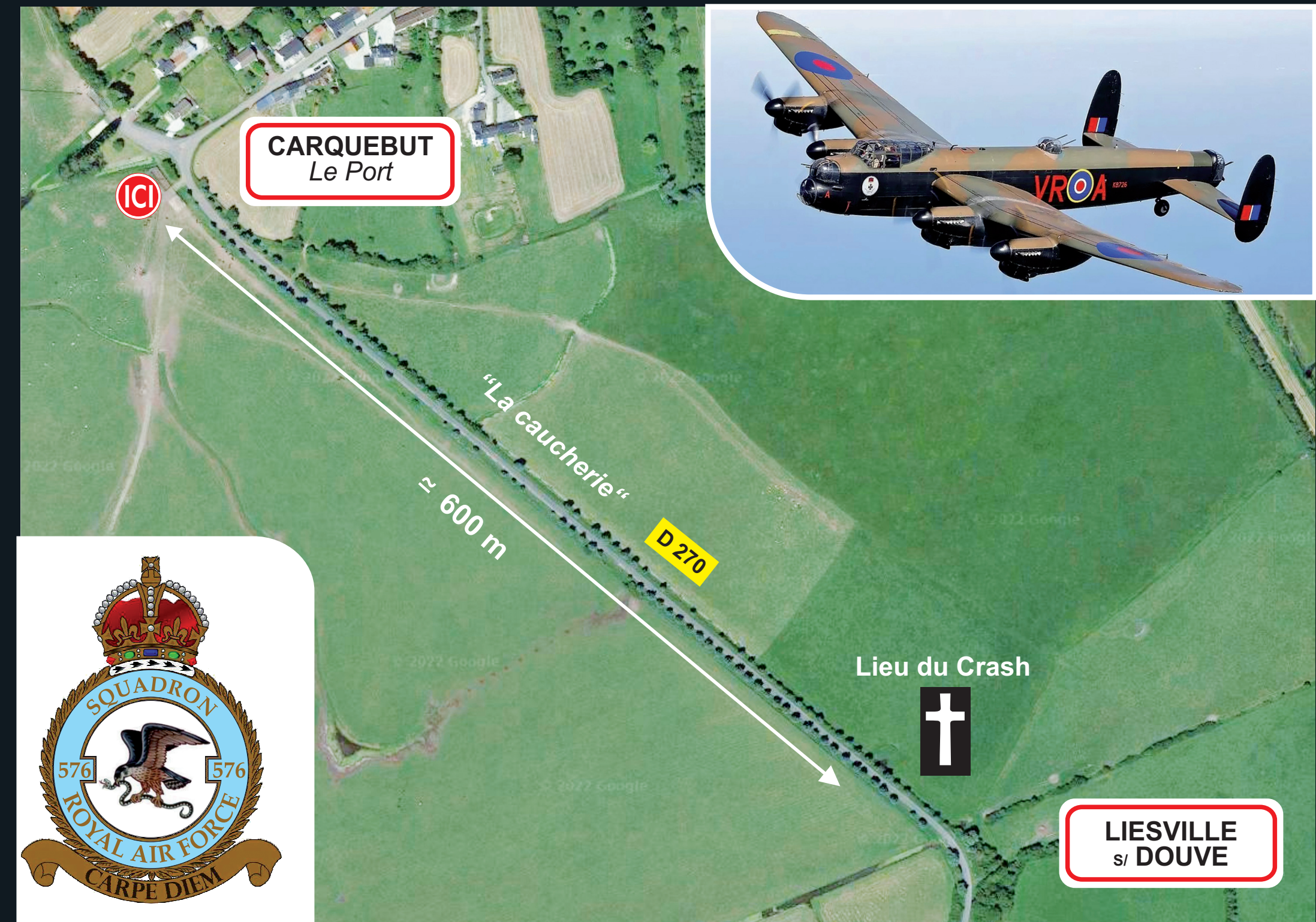
Dans une lettre adressée à Mme Anita SARVIS dès le 31 août 1944, Robert T. GORDON déclare que John Morrison WEIR a aidé Bob SARVIS à ajuster son parachute pour sauter. Selon les témoignages des membres de l'équipage, Robert T.GORDON, John Morrison « Jackie » WEIR et Jack COATES, rien n'aurait empêché Robert Joseph SARVIS, le pilote de 27 ans, de sauter avec ses compagnons... Rien, sinon le sens du devoir et de l'honneur du commandant de bord qui, tel le capitaine d'un navire, reste le dernier aux commandes...

Ce geste héroïque a, sans doute, permis d'épargner les vies d'habitants de notre région. Il n'est que légitime de témoigner à Robert Joseph SARVIS admiration et reconnaissance en lui consacrant un monument.

Notre terre normande abrite pieusement les autres restes de cet homme exemplaire. R.I.P.

Jack COATES est décédé à l'âge de 21 ans, lors de sa 29^e mission, son avion ayant été porté disparu le 20 février 1945 ...

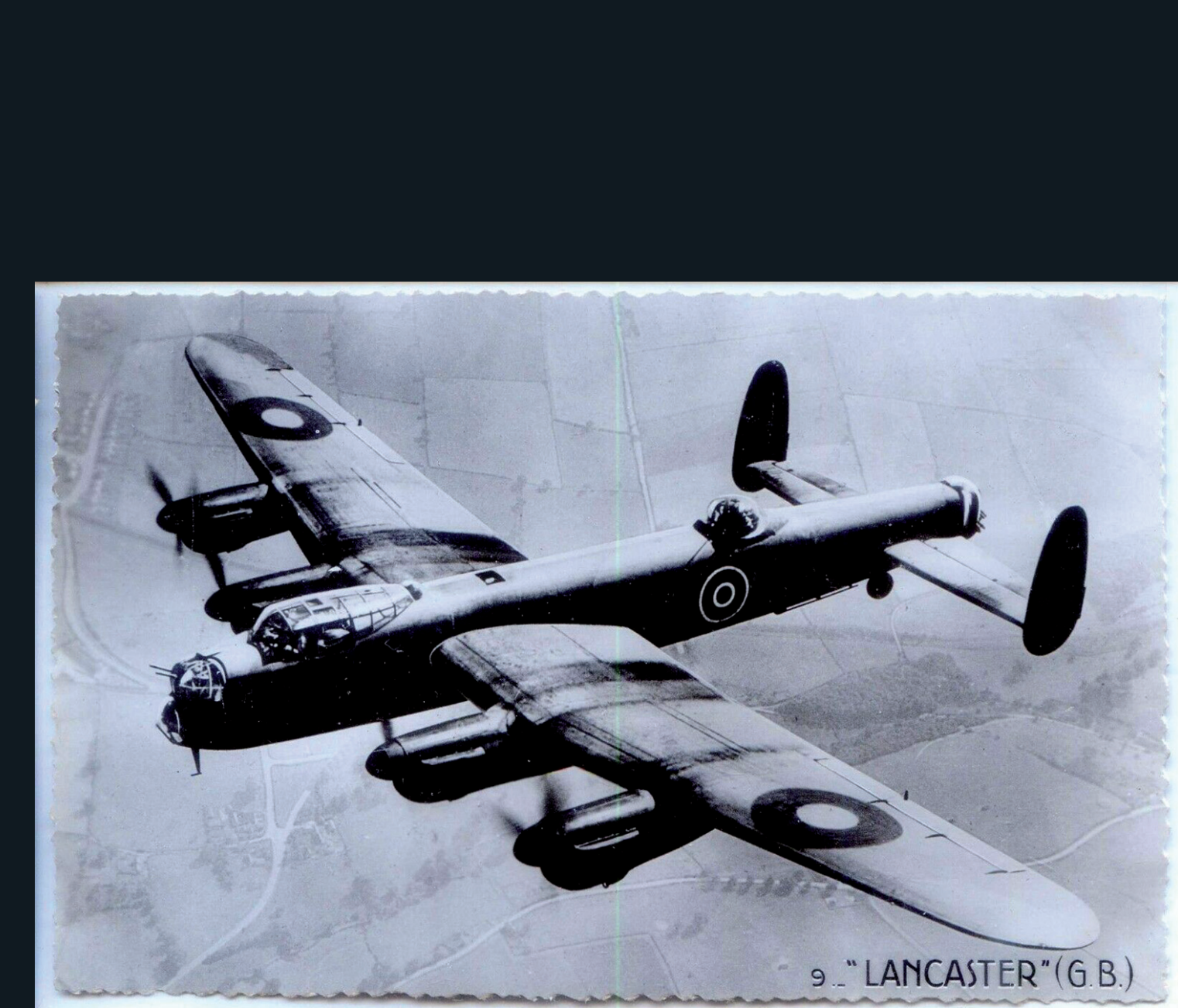
Passants, ayez une pensée pour ces hommes qui ont risqué leur vie pour préserver notre liberté.



Robert Joseph SARVIS

Fils de Charles Frémont SARVIS et de Joséphine Mary ABRAHAM. Né à SARNIA, ONTARIO, CANADA, le 4 juillet 1917. Ses parents ayant émigré aux Etats-Unis alors qu'il était jeune, il est considéré comme citoyen américain. Etudes à l'Université du MIDDLE TENNESSEE STATE UNIVERSITY. A probablement travaillé dans une compagnie d'assurances. Marié à Juanita HINDMAN. Engagé volontaire dans la Royal Canadian Air Force en décembre 1941, il fut admis à incorporer l'United States of America Air Force parce qu'il avait passé la plupart de sa vie aux U.S.A. Membre du 12^e Dépôt de Remplacement de l'USAAF en décembre 1943. Il rejoint le 576^e Bomber Squadron à ELSHAM WOLDS, LINCOLNSHIRE, GREAT BRITAIN, en mai 1944 et effectue 19 missions avec son équipage. Décédé aux commandes de son Lancaster qui s'est écrasé, le 25 juillet 1944, dans le marais de « La Petite Plaine », à CARQUEBUT (MANCHE, FRANCE).

(Jacques TORRES, d'après David FELL, responsable de l'Association d'ELSHAM WOLDS)



Jacques TORRES, président de «Mémoire de CARQUEBUT» se recueille devant la sépulture de Robert Joseph SARVIS au cimetière américain de COLLEVILLE-SUR-MER Secteur B, Rangée 5, Tombe 38



«Jamais tant de personnes n'ont autant dû à si peu d'hommes.» Winston Churchill, le 20 août 1940



Le dernier vol du PB 265 UL V2... Témoignage du Sergent GORDON.

Lettre du sergent de section Gordon, rendant un hommage éminent, autant en son nom propre que pour le reste de l'équipage, à l'officier de bord SARVIS :

31 août 1944

« Chère Mme Sarvis, ce n'est que la semaine dernière que j'ai su que Bob avait disparu. Jusque-là, j'avais été dans un hôpital du sud de l'Angleterre et je n'avais aucune nouvelle concernant le reste de l'équipage. Depuis, j'ai vu la plupart des autres et je peux vous dire ce qui s'est passé, en partie grâce à ce que j'ai appris des autres gars. Nous étions à l'intérieur de la France lorsque nous avons été touchés. (NDLR : par un avion de chasse vers ORLEANS).

L'avion, notre appareil a été très gravement endommagé et a immédiatement plongé. Alors que Bob essayait de reprendre le contrôle de l'avion, il a donné l'ordre d'abandonner le Lancaster. L'ingénieur, (NDLR : Alexandre BALFOUR) qui était le plus proche de la trappe d'évacuation, a sauté juste avant que Bob ne puisse sortir l'avion du piqué et le maintenir en équilibre stable. Dès qu'il a pu le faire, Bob nous a dit de rester dans l'avion, et nous avons modifié le cap vers les lignes alliées en Normandie, dans l'espoir de nous en approcher le plus possible avant de nous tirer d'affaire. Par compétence et force pure, Bob a pu nous maintenir en ligne jusqu'à ce que nous atteignions le territoire allié. Il a dit qu'il n'y avait aucune chance de faire un atterrissage en toute sécurité et nous a dit de nous préparer à sauter. Après que le bombardier (NDLR : John Morrison « Jackie » WEIR) ait sauté, je me suis dirigé vers la trappe d'évacuation pour vérifier les autres. J'étais à peine arrivé là-bas que l'avion a été touché une seconde fois par un obus antiaérien, et l'avion est entré en piqué. La brusque embardée m'a jeté sur les pieds et je suis tombé à travers l'écouille. Après quelques secondes de confusion, j'ai trouvé la corde d'ouverture sur mon parachute, je l'ai tirée et je suis tombé à terre en toute sécurité. Avant que nous n'allions sur l'avant pour sauter, le bombardier avait aidé Bob à ajuster les sangles de son harnais et à faire tous les préparatifs pour sauter.

Bob nous a expliqué en détail ce qu'il avait l'intention de faire après que nous ayons tous sauté - par exemple, ajuster l'aéronef pour un vol en palier, et ainsi de suite. L'opérateur-radio (NDLR : Jack COATES) a sauté après moi, et il a été suivi par le mitrailleur mi-supérieur (NDLR : T.A. « Tom » CLARK). Ils n'avaient pas grand-chose à dire sur ce qui s'était passé après mon départ, sauf que Bob allait bien et était prêt à sauter. Ils étaient à une bonne hauteur à ce moment, et pour cette raison, j'avais l'espoir que tout le monde était sorti sain et sauf. Voici l'histoire des expériences de l'équipage. Bob était bien plus qu'un skipper pour nous - ou peut-être que je veux dire qu'il était un capitaine dans le meilleur sens du terme. Avec la discrétion de bonne humeur d'un équipage, les garçons ont rarement fait savoir à Bob par des mots à quel point nous pensions tous à lui, mais lorsque nous volions ensemble, nous avons pu lui montrer en actes ce que son implication signifiait pour nous.

Pour nos diverses tâches, le reste d'entre nous n'a que des capacités moyennes, mais grâce au leadership de Bob, nous avons pu obtenir des performances supérieures à la moyenne en tant qu'équipage. Cela a été reconnu non seulement par nous-mêmes, mais aussi par nos amis de l'escadrille et par les commandants de l'escadrille. Je le mentionne pour que lorsque vous recevrez la Distinguished Flying Cross qui a été décernée à Bob, vous saurez que le prix a été mérité non seulement pour cette courageuse réalisation finale, mais tout autant pour le bel exemple constant qu'il nous a donné à tous. Jack Balfour, l'ingénieur, qui est tombé derrière les lignes ennemies, est récemment arrivé sain et sauf en Angleterre. Tom Clark, le mitrailleur arrière, est toujours dans un hôpital (NDLR à St HILAIRE-PETITVILLE, CARENTAN) sous traitement pour une blessure qu'il a subie en sautant. Pour nous tous, nous avons réalisé que nous devons notre vie au courage et à l'endurance de Bob. C'est la confirmation finale de notre foi en notre skipper.

Cette lettre, écrite au nom de tout l'équipage, est une expression bien faible de nos sentiments. Mais, bien que nous nous rendions compte que les mots sont peu réconfortants en ce moment, nous voulons que vous sachiez que les amis de Bob ici espèrent et prient avec vous. »

REMERCIEMENTS - Thanks to

L'association « Mémoire de CARQUEBUT <http://memoiredecarquebut.free.fr>, n'aurait pas pu mener à bien ce projet sans l'aide précieuse :
- de la municipalité de SAINTE MERE EGLISE, des habitants de CARQUEBUT et de SAINTE-MERE-EGLISE,
- de l'Office National des Anciens Combattants de La MANCHE et du Souvenir Français
- de Simon WEIR et de Matt WOOD, 576 th Squadron RAF
- de l'Ambassade de Grande-Bretagne à PARIS,
- du Musée Airborne de SAINTE-MERE-EGLISE, du cimetière américain de COLLEVILLE-SUR-MER,
- des Amis des Vétérans Américains de SAINTE-MERE-EGLISE,
- de Julien CAILLOT « Maisons-ROALES-CAILLOT » ; et de Matthieu MONTACQ, « MICRO & LOGO », LA HAYE-DU-PUITS (50250), pour la partie dessin technique
- de Michel CASANOVA pour la parte informatique.
- des Editions HEIMDAL à BAYEUX,
- de Monsieur le Curé de la paroisse N-D de la Paix de SAINTE-MERE-EGLISE, et de Mmes et M. M. : Madéleine HILL, correspondante de presse, Pierre PHILIPPINE, CHEF DU PONT, Yves DELARUE, CARQUEBUT, André TOURNAILLE, PICAUVILLE, Pierre MARIE, Artisan menuisier et Florent MARIE, Artisan-maçon, SAINTE MERE EGLISE,
- du Colonel Pierre-Alain ANTOINE.
- des sites Internet « Aircrewremembered » et « Mémoire et data base ».
- de feu Guy FEUILLYE qui entreprit des recherches sur cet événement et de toutes les bonnes volontés et des donateurs.
Remerciements et reconnaissance en souvenir de Robert Joseph SARVIS. R.I.P.
Et de son équipage.

<http://memoiredecarquebut.free.fr>

« The epic of Lancaster PB 265 registered UL-V2 »

On July 25, 1944, a Lancaster Avro bomber from the RAF's 576th Bomber Squadron crashed in the CARQUEBUT marshes, near «La Caucherie», the D 270, in the direction of LIESVILLE SUR DOUVE, on the way back from its 19th bombing mission on STUTTGART. Leaving her base at ELSHAM WOLDS, LINCOLSHIRE, ENGLAND at 9:08 p.m. on July 24, she joined a fleet of 415 Lancasters and 138 Halifaxes.The aircraft, for which it was the first mission, was seriously damaged by a German fighter plane around 01:00 in ORLEANS. The pilot, Robert Joseph SARVIS, of the USAAF, United States of America Air Force, ordered the crew to abandon the Lancaster. Sergeant BALFOUR, mechanic, jumped, but the pilot managed to stabilize the aircraft. He decided to take refuge in the liberated zone on June 6, 1944. It was then, while flying over CARENTAN, that the aircraft was finished off by the American DCA. SARVIS then ordered the rest of the crew to jump. He remained on board until the crash, presumably so that his plane did not crash into houses and probably into the village of CARQUEBUT. Witnesses saw the aircraft arriving from the south, circling in flames above the village and heading south again, before crashing into the Petite Plaine marsh, against « La Caucherie ».

One of the arms of Robert Joseph SARVIS was found on the spot. Excavations undertaken in 1990 unearthed a flying boot containing the bottom of a leg. These remains are buried in the COLLEVILLE SUR MER cemetery, Section B, Row 5, Grave 38. P.P.L. The plane, like the crew, was British :

Engineer-Sergeant Alexander BALFOUR (RAFVR, Royal Air Force Volunteer Reserve),
Radio-Sergeant Jack COATES (RAFVR), 20
Gunner-Sergeant T. A. « Tom » CLARK (RCAF, Royal Canadian Air Force).
Sergeant-Navigator Robert T GORDON (RCAF)
Gunner-Sergeant E. REED (RAFVR),
Bomber-Sergeant John Morrison « Jackie » WEIR (RAFVR), 21
They are listed as « escapees » on the documents.
All returned safely to England.

According to the testimonies of the crew members, Robert T. GORDON, John Morrison WEIR and Jack COATES, nothing would have prevented Robert Joseph SARVIS, the 27-year-old pilot, from jumping with his companions. Nothing, except the sense of duty and honor of the captain who, like the captain of a ship, remains the last in command...

Our Normandy land piously shelters the other remains of this exemplary man. R.I.P.
This heroic gesture undoubtedly saved the lives of the inhabitants of our region, and it is only legitimate to show Robert Joseph SARVIS admiration and recognition by dedicating a monument to him.

If you pass by, have a thought for these admirable men.

* Jack COATES was declared «Missing In Action» at the age of 21, on his 29th mission, his plane having been reported missing on February 20, 1945.



Robert GORDON, Tom CLARK and Robert SARVIS in front of LINCOLN Cathedral in 1944

Robert Joseph SARVIS

Son of Charles Fremont SARVIS and Josephine Mary ABRAHAM
Born in SARNIA, ONTARIO, CANADA, July 4, 1917
His parents having emigrated to the United States when he was young, he is considered an American citizen.
Studies at the University of MIDDLE TENNESSEE STATE UNIVERSITY.
Probably worked in an insurance company.
Married to Juanita HINDMAN.
Volunteered in the Royal Canadian Air Force in December 1941, he was admitted to incorporate the United States of America Air Force because he had spent most of his life in the USA.
Member of USAAF 12th Replacement Depot in December 1943.
He joined 576th Bomber Squadron at ELSHAM WOLDS, LINCOLNSHIRE, GREAT BRITAIN, in May 1944 and flew 19 missions with his crew.
Died at the controls of his Lancaster, which crashed on July 25, 1944 in the marsh of «La Petite Plaine» in CARQUEBUT (MANCHE, FRANCE)

(Jacques TORRES, according to David FELL, head of the ELSHAM WOLDS association)

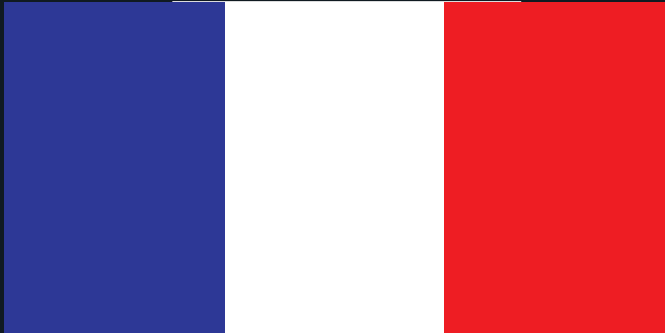
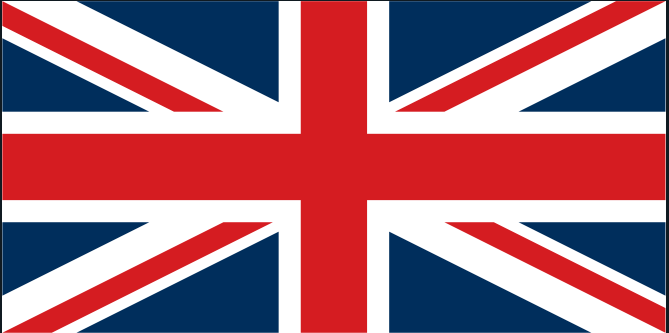
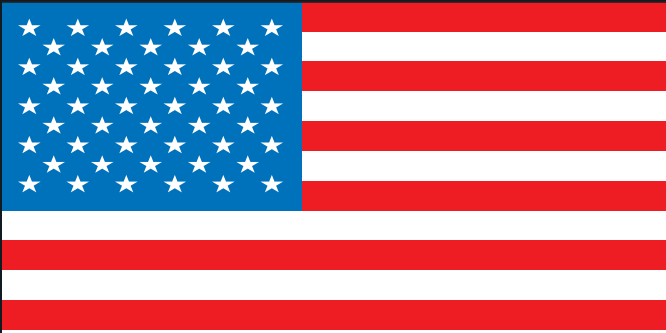


Technical characteristics - « Caractérisques techniques »

MANUFACTURER, Constructeur: AVRO (G.B.) MASSES Rôle: Bomber, Bombardier Empty, à vide: 16,705 kg First flight, Premier vol : January 9, 1941 Commissioned, Mise en service: 1942 Date of withdrawal, Date de retrait: 1964 (CANADA) With armament, Avec armement: 29,000 kg	CREW, EQUIPAGE : 7 ARMAMENT - ARMEMENT Internal, Interne: 6,500 to 8,000 kg of bombs or a 9,870 kg bomb (Grand Slam) External, Externe: 8 x 7,70 mm Vickers machine guns, mitrailleuses MOTORIZATION ROLLS-ROYCE Merlin Engines; Number: 4; Type: V12; Unit power, Puissance: 1,280 hp (954 kW)
PERFORMANCES Top speed, Vitesse maximale: 450 km/h Unit cost then, Coût unitaire £ 45,000 - 50,000 Ceiling, Plafond : 6,500 m Number of aircraft built, Nombre d'avions construits: 7,377	DIMENSIONS Wingspan, Envergure: 31.09 m; Length, Longueur: 22.18m Height, Hauteur: 5.97m; Wing area, Surface alaire: 120 m2



Le Royal Air Force Bomber Command (Commandement des bombardiers de la Royal Air Force)
En septembre 1944, le Bomber Command comptait 1 871 bombardiers dont 1 480 opérationnels (en comparaison de 5 606 bombardiers américains dont 4 117 opérationnels)
Les équipages de bombardiers de ce commandement subirent de très lourdes pertes.
Sur les 89 119 hommes d'équipage, 48 876 furent tués dont 450 parmi les 10 510 faits prisonniers (le plus haut taux de pertes de tous les corps d'armée alliés : seul celui des sous-marinières allemands lui est supérieur).
Au total, seuls 27 % des effectifs survécurent à un tour de 30 opérations.
12 726 avions furent détruits dont 928 à l'entraînement.
De juillet 1942 à mai 1945, les Britanniques attribuent la perte de 2 278 bombardiers à la chasse allemande et 1 345 à la Flak.
8 848 autres appareils ont été endommagés par l'artillerie anti-aérienne, contre 1 728 par l'aviation.
(Wikipédia)



The Last flight of PB265. : Testimony of Sergeant GORDON

At 21.08hrs on the evening of 24th July 1944, the crew set off on a mission to bomb the German city of Stuttgart. It was to be their last... The following correspondence came from a movingly heartfelt letter from Roy Gordon and provides a fascinating account of the events leading up to the destruction of the plane and the death of Robert Sarvis.»
In a letter received recently from Flight Sergeant Gordon, RCAF, a member of her husband's crew. Mrs. Sarvis learned details of the mission from which he did not return, and of the possible award to him of the Distinguished Flying Cross. Flight Sergeant Gordon's letter, paying high tribute, both for himself and the rest of the crew, to Flight Officer Sarvis, follows:

August 31 1944
“Dear Mrs. Sarvis, It was not until last week that I knew Bob was missing. Until that time, I had been in a hospital in Southern England, and had no news concerning the rest of the crew. Since then, I have seen most of the others, and can tell you what happened, partly from what I have learned from the other chaps. We were over the interior of France when we were hit. The aircraft was very badly damaged, and immediately went into a dive. While Bob was trying to regain control of the plane, he gave the order to abandon the aircraft. The engineer, who was closest to the escape hatch, jumped just before Bob was able to pull the plane out of the dive, and hold it on an even keel. As soon as he was able to do this, Bob told the rest of us to remain in the aircraft, and we altered course for the Allied lines in Normandy, hoping to get as near to them as possible before bailing out. By skill and sheer strength. Bob was able to keep us up until we reached Allied territory. He said there was no chance of making a safe landing, and told us to prepare to jump. After the bomb-aimer jumped. I went forward to the escape hatch to check the others out. I had barely reached there when the aircraft was hit a second time by an anti-aircraft shell, and the plane went into a dive. The sudden lurch threw me off my feet, and I fell through the hatch. After a few seconds of confusion, I found the ripcord on my parachute, pulled it, and dropped to earth safely.

Before we had gone forward to jump, the bomb-aimer had assisted Bob to adjust the straps of his harness, and make every preparation to jump. Bob told us in detail what he intended to do after all of us had jumped – such as trimming the aircraft for level flight, and so on. The wireless operator jumped after me, and he was followed by the mid-upper gunner. They didn't have much to tell about what happened after I left, except that Bob was alright, and ready to jump. They were at a good height at the time, and for that reason I had hopes that everyone had gotten out safely. That is the story of the experiences of the crew.

Bob was much more than skipper to the rest of us—or perhaps I mean that he was a captain in the finest sense of the word. With the good-humored perversity of a crew, the boys rarely let Bob know in words how much we all thought of him, but when we were flying together, we were able to show him in deed what his inspiration meant to us. For our various duties, the rest of us have only average abilities, but in response to Bob's leadership, we were able to achieve better-than-average performance as a crew. This was realized not only by ourselves, but also by our friends in the squadron, and by the squadron commanders.

I mention this so that when you receive the Distinguished Flying Cross that has been awarded Bob, you will know that the award was merited not only by this final gallant achievement, but just as much by the constant fine example he set for all of us.

Jack Balfour, the engineer, who dropped behind enemy lines, has recently arrived safely in England. Tom Clark, the rear gunner, is still in a hospital under treatment for an injury he received when he jumped.

For all of us, the realization that we owe our lives to Bob's courage and endurance is final vindication of our faith in our skipper. This letter, written on behalf of the whole crew, is an inadequate expression of our feelings. But, though we realize that words are small comfort at this time, we want you to know that Bob's friends over here are hoping and praying with you.»

