

Les aviateurs anglais et américains hébergés chez les résistants du réseau Possum à Sillery et Mailly-Champagne.

Recherches et traductions par M. Bernard Langlais



Armuriers de la RAF contrôlant les 16 bombes de 250 livres avant leur chargement dans un bombardier Short Stirling (s/n N6101) of No. 1651 Heavy Conversion Unit à Waterbeach, Cambridgeshire. N6101 était un des premiers Stirling construits par Short et Harland à Belfast.

Short Stirling bomber N6101. Photographie TR8. Collections Impérial War Museums (Grande-Bretagne).

Légende de la photographie : *The Royal Air Force in Britain, April 1942.*

Photographie de Charles E. Brown.

AVIS

Toute personne du sexe masculin qui aiderait, directement ou indirectement, les équipages d'avions ennemis descendus en parachute, ou ayant fait un atterrissage forcé, favoriserait leur fuite, les cacherait ou leur viendrait en aide de quelque façon que ce soit, sera fusillée sur le champ.

Les femmes qui se rendraient coupables du même délit seront envoyées dans des camps de concentration situés en Allemagne.

Les personnes qui s'empareront d'équipages contraints à atterrir, ou de parachutistes, ou qui auront contribué, par leur attitude, à leur capture, recevront une prime pouvant aller jusqu'à 10.000 francs. Dans certains cas particuliers, cette récompense sera encore augmentée.

Paris, le 22 Septembre 1941.

Le Militärbefehlshaber en France,

Signé : von **STÜLPNAGEL**
Général d'Infanterie.

IMP. BOUVERIE - 20, rue de Valenciennes, PARIS 11

Affiche émanant du commandement militaire allemand en France.
Date du document : 22 septembre 1941. Hauteur 64 cm, largeur 48,7 cm (archives nationales).

Le sergent Ralph Valentine Clingham JOHNSON de la R.A.F.

(informations recueillies sur le site <https://75nzsquadron.wordpress.com>). Certaines informations de ce site ont été fournies par Tony Johnson, fils de Val Johnson et par Thierry Georgeton, petit-fils de Gaston Georgeton mort en déportation.

Le sergent Ralph Valentine Clingham JOHNSON dit Val JOHNSON, de la Royal Air Force, arriva le 5 août 1943 à la 75^e escadre néo-zélandaise où il venait d'être affecté. L'escadre était basée à Mepal dans le Cambridgeshire, Angleterre. Durant trois semaines, il effectua sur bombardiers lourds quadrimoteurs Short Stirling Mk. III des missions sur l'Allemagne et sur les côtes de l'Atlantique et de la mer du Nord.

Dans la nuit du 31 août au 1^{er} septembre 1943, son avion fut abattu au-dessus du Limbourg, région commune aux Pays-Bas et à la Belgique. Seul membre de l'équipage à survivre au crash, il fut pris en charge par le réseau Possum. Au cours de son périple pour rejoindre l'Angleterre à travers la Belgique et la France occupées, il fut hébergé plusieurs jours au domicile de la famille Georgeton de Sillery.

L'équipage Victor PARKIN auquel JOHNSON appartenait était ainsi composé :

Flight/Sergeant Victor Trevor Parkin, Royal New Zealand Air Force (RNZAF), pilote,
Flight/Sergeant Terrence Watters, RNZAF, navigateur,
Sergeant Trevor Silcock, Royal Air Force Volunteer Reserve (RAFVR), mécanicien,
Sergeant Ralph Valentine Clingham Johnson, RAFVR, bombardier,
Sergeant William Hadley Horrigan, RAFVR, opérateur radio,
Sergeant Richard Frederik Grove, RAFVR, mitrailleur,
Sergeant Anthony Francis Saunders, RAFVR, mitrailleur.

Rapports des différentes missions auxquelles JOHNSON participa avec cet équipage, depuis son arrivée à Mepal le 5 août 1943 jusqu'au 31 août suivant, quand son avion fut abattu :

09/08/1943 – Largage de mines sur les îles de la Frise

Trois avions équipés de mines de 1500 livres (environ 680 kg), ont été engagés dans cette opération. Les mines ont été larguées avec succès dans la zone délimitée. Les parachutes se sont ouverts. Pas de tirs et de projecteurs anti-aériens, pas d'avions ennemis à signaler. La visibilité était bonne, le ciel était dégagé avec une large lune. La navigation a été excellente.

Décollage 22:05 - Atterrissage 01:20

Durée du vol 03:15.

15/08/1943 – Largage de mines dans l'estuaire de la Gironde

Cinq avions équipés de mines de 1500 livres ont été engagés dans cette opération. Un avion n'a pu décoller pour cause de panne de communication et un avion n'est pas revenu. Les autres ont largué leurs mines dans la zone prévue. Les parachutes se sont ouverts. Quelques tirs de canons lourds anti-aériens à signaler, un avion a été légèrement touché au fuselage. Le ciel était dégagé avec une bonne visibilité. La navigation a été très bonne. Au cours de son retour sur la France, à une altitude de 200 pieds (environ 60 m), un avion a mitraillé quatre trains. La locomotive de l'un d'eux a explosé et les trois autres semblent avoir été touchées. L'avion manquant est le Stirling Mk. III EE891 commandé par le Flight/Sergeant (F/Sgt) WHITTA, N.B.

Décollage 20:45 - Atterrissage 02:20

Durée du vol 05:35

22/08/1943 – Largage de mines sur les îles de la Frise

Trois avions équipés de mines de 1500 livres ont été engagés dans cette opération. Deux avions sont revenus plus tôt pour cause de défaillance du système d'aide à la navigation. Ils ont rapporté leurs mines. Le troisième a largué les mines dans la zone prévue. Les parachutes se sont ouverts. Pas de tirs et de projecteurs anti-aériens et pas d'avions ennemis à signaler. Le temps était au beau, excepté la présence de brume de mer. La navigation a été bonne.

Décollage 20:25 – Atterrissage 04:35

Durée du vol 08:10

23/08/1943 – Attaque de cibles sur Berlin

Vingt-trois avions étaient engagés dans l'attaque de ces cibles, équipés de bombes de 1000 livres (environ 453 kg), 500 livres (environ 230 kg), et de bombes incendiaires de 30 livres (environ 14 kg) et de 4 livres (environ 2 kg). Cinq avions sont revenus plus tôt pour cause d'avaries et trois ne sont pas revenus. Les autres ont largué leurs bombes sur les cibles et l'ensemble des équipages confirme que ces cibles ont bien été touchées. Les incendies étaient concentrés et d'importantes colonnes de fumée ainsi que de fortes explosions ont pu être constatées. Rencontré un barrage peu intense de batteries anti-aériennes lourdes, opérant couplées avec des projecteurs, mais un seul avion a été endommagé. Un grand nombre d'avions ennemis ont été vus et plusieurs combats ont été engagés. L'avion commandé par le F/Sgt Wilkinson a été dépassé au-dessus par un JU88 (bombardier allemand Junker). Les mitrailleurs ont fait feu, des impacts ont été vus sur l'avion ennemi. Il a été perdu de vue et déclaré endommagé.

Le bombardier commandé par le F/Sgt Whitehead, alors qu'il était au-dessus de Berlin, a vu un avion ennemi positionné à deux heures, distance 300 yards (environ 274 m). Le mitrailleur arrière a tiré une rafale de cinq secondes et l'avion ennemi a été vu en flammes, piquant vers le sol. Il a été déclaré comme probablement détruit. Le même bombardier rencontra un autre avion ennemi, non identifié, positionné à deux heures, distance 300 yards. Le mitrailleur arrière tira une seconde rafale de cinq secondes et l'avion explosa, se désintégrant. Il a été déclaré détruit.

L'avion commandé par le F/Sgt A. Alexander, alors qu'il était sur la cible, a vu un ME110 (Messerschmitt) s'approcher à deux heures en le prenant pour cible. Les mitrailleurs ont répondu avec de longues rafales et l'ennemi a été vu en flammes. Un feu a été constaté plus tard, au sol, et l'avion ennemi a été déclaré comme probablement détruit. Nuages clairsemés sur le vol aller mais ciel dégagé sur la cible. Les avions manquants étaient les Stirlings Mk.III BF465 commandé par P/O A. Rankin, BF564 commandé par P/O A. Sedunary et EE938 commandé par W/O T. Fear.

Au cours de son approche de la cible, l'avion commandé par le F/Sgt White, O.H. a été pris dans le faisceau des projecteurs et touché à plusieurs reprises par des tirs anti-aériens lourds, subissant d'importants dommages. Il a poursuivi son vol vers la cible bien que toujours dans les faisceaux anti-aériens. C'est alors qu'il a été attaqué par un JU88, subissant des impacts à l'arrière du fuselage et sur la tourelle arrière, la brisant et tuant le mitrailleur, le Sgt Poole. L'avion fut alors entraîné dans un piqué incontrôlable et le commandant avertit son équipage : « préparez-vous à abandonner l'avion ».

Malheureusement, la communication fut interrompue et le navigateur, le bombardier et l'opérateur radio abandonnèrent alors l'avion, dû au fait qu'ils ne pouvaient plus avoir de contact avec leur commandant. Le F/Sgt White, durant le piqué, largua son chargement de bombes directement sur sa cible et reprit le contrôle au moment où l'avion était déjà descendu à 6000 ft (environ 1800 m). Le F/Sgt et les deux membres d'équipage restés dans l'avion, une fois constaté les dégâts, décidèrent de tenter le long et hasardeux voyage de retour à la base. Ce qu'ils firent avec succès en réalisant un atterrissage d'urgence parfait, sans lumières ni volets car les circuits électriques avaient été touchés.

Décollage 20:25 – Atterrissage 04:25

Durée du vol 08:00

27/08/1943 – Attaque de cibles sur Nüremberg

Dix-neuf avions équipés de bombes incendiaires de 30 livres et 4 livres ont été engagés dans cette attaque. Un avion n'est pas revenu, les autres ont largué leurs bombes sur les cibles avec succès. Les incendies étaient concentrés et d'importantes explosions ont été constatées. Un barrage anti-aérien modéré avec projecteurs et tirs anti-aériens lourds a été rencontré où deux avions ont subi des dommages légers. Quelques avions ennemis ont été vus, un court combat a eu lieu mais aucun dommage subi par nos avions. Le temps était nuageux durant le vol aller mais le ciel était dégagé sur les cibles et la visibilité était bonne. La navigation a été très bonne. L'avion manquant est le Stirling Mk.III EE955 commandé par le F/Sgt. Higham.

Décollage 21:40 – Atterrissage 05:00

Durée du vol 07:20

30/08/1943 – Attaque de cibles sur Mönchen-Gladbach

Dix-huit avions équipés de bombes incendiaires de 30 et 4 livres ont été engagés dans cette attaque. Tous les avions ont largué leurs bombes avec succès sur les cibles, à l'exception d'un seul qui n'est pas revenu. Dans la zone bombardée, des incendies importants, à la fois concentrés et disséminés étaient visibles. L'ensemble des équipages est d'avis que cette attaque a été réussie. Des projecteurs et des tirs de canons lourds anti-aériens peu intenses et inefficaces ont été rencontrés. Un grand nombre d'avions ennemis ont été vus et quelques courts combats ont eu lieu. L'avion commandé par le F/Sgt. Batger, H. a vu un avion ennemi à 600 yards (environ 550 m) devant lui. Le mitrailleur avant a tiré une longue rafale, puis une courte. L'avion a alors disparu. Il est supposé détruit. L'avion commandé par le F/Sgt McGregor, K. a aperçu un Me110 Astern. Le mitrailleur arrière a tiré une longue rafale. L'ennemi a répliqué et a piqué. De la fumée s'échappait du moteur. Il est supposé avoir été détruit. Ciel couvert avec 8/10^e de nuages à l'approche de l'objectif mais dégagé sur la zone de la cible. Navigation très bonne. L'avion manquant était le Stirling MK.III EH 938 AA-F commandé par le sergent Parkin, T.

Il s'agissait de l'avion de Ralph Valentine Clingan JOHNSON. JOHNSON fut le seul rescapé de l'équipage.

Selon le rapport établi par Johnson à son retour en Angleterre, son avion aurait été la cible d'un chasseur allemand équipé d'instruments de combats de nuit. Les autres membres de l'équipage : le pilote Victor Trevor Parkin (21 ans), le navigateur Terrence Watters (21 ans), l'opérateur radio William Hadley Horrigan (29 ans), le mécanicien Trevor Silcock (20 ans), le mitrailleur Richard Frederik Grove (22 ans), le mitrailleur Anthony Francis Saunders (20 ans), ont été tués dans le crash. L'avion s'est écrasé sur le territoire de la commune de Lommel, en Belgique, province du Limbourg, non loin de la frontière des Pays-Bas. Les aviateurs ont d'abord été inhumés à St-Truiden (Belgique), puis transférés après-guerre au cimetière militaire de Heverlee (Belgique).

L'organisation qui allait porter assistance à Val Johnson lui était probablement inconnue lorsqu'il toucha terre, suspendu à son parachute. C'était un réseau constitué de particuliers sûrs, appelé « réseau d'évasion Possum », le « Possum Escape Line ».

Le réseau Possum.

Dans la nuit du 15 juillet 1943, deux agents MI9¹ furent parachutés dans le sud-est de la Belgique, près de Suxy (province du Luxembourg). L'un deux, Dominique Edgard Potier, était un officier de l'armée de l'air belge arrivé en Angleterre en mars 1942, l'autre était Conrad La fleur, son opérateur canadien-français. A cette époque, où les bombardements aériens s'intensifiaient sur l'Allemagne, beaucoup d'avions alliés engagés dans les raids étaient abattus au-dessus des Ardennes belges. La mission de Potier, connue comme « mission Martin » en Belgique et « réseau Possum » en France, était de récupérer les aviateurs, de leur trouver logement et nourriture et de leur fournir de faux papiers d'identité avant de les mener vers des lieux sûrs à Reims ou dans ses environs. Au contraire des Ardennes, cette région était propice à l'atterrissage des avions légers « Lysanders », chargés de récupérer les aviateurs pour les ramener en Angleterre.

¹ **MI9**, le British Directorate of Military Intelligence, Section 9, était un département du War Office entre 1939 et 1945. Pendant la Seconde Guerre mondiale il avait pour fonction de soutenir les réseaux de la Résistance européenne déjà existants et de les utiliser pour aider les aviateurs alliés abattus sur le continent à retourner en Grande Bretagne. Généralement MI-9 infiltrait ses agents en les parachutant au-dessus de l'Europe occupée. Après avoir été avertis de la présence d'aviateurs rescapés, ces agents prenaient contact avec la cellule du réseau de Résistance du secteur concerné et organisaient leur évasion du continent. Ils leur fournissaient faux papiers, argent et cartes.

MOST SECRET

M.I.9/S/P.G.(-) 1579

EVADER - HOLLAND, BELGIUM and FRANCE.

The information contained in this report is to be treated as
MOST SECRET

STATEMENT BY

1545885 Sgt. JOHNSON, Ralph Valentine Clingan, No. 75 (N.Z.) Sqn. Bomber Command,
R.A.F.

Arrived: U.K. 17 Nov 43.

Date of Birth: 14 Feb 15. Penetime Profession: Merchant Navy.
R.A.F. Service: Since Sep 41., before this
Merchant Navy since Feb 36. Private Address: 40 Hale Road,
O.T.U.: No. 11. WALLASEY,
Post in crew: Bomb aimer. Cheshire.

Other members of the Crew:

F/Sgt. PARKIN, T.V. N.Z.A.F. (Pilot) (Believed killed);
F/Sgt. WATERS, T. N.Z.A.F. (Navigator) (Believed killed);
Sgt. HERRIGAN, W. R.A.F. (Wireless operator) (Believed killed);
Sgt. SILCOCK, T. R.A.F. (Flight engineer) (Believed killed);
Sgt. GLOVE, R. R.A.F. (Mid upper gunner) (Believed killed);
Sgt. SANDERS, A. R.A.F. (Rear gunner) (Believed killed).

1943

I was a member of the crew of a STIRLING bomber which left
MERRILL, North of CAMBRIDGE, on 31 Aug at midnight to bomb MUNCHEN -
GLDBACH. We reached our target and bombed our objective at 0210
hrs. On the homeward journey, there was a violent explosion in the
aircraft. I remember reaching for my parachute, but do not know
how I got out. The next thing I remember was that I was in the air
and in a cloud. I had severe wounds in one arm, one leg, and my
face.

1 Sep
Baled out
W. of WEERT

I came down at 0500 hrs (1 Sep) in a field, which I believe
was somewhere W. of WEERT (N.W. Europe 1:250,000, Sheet 3).

I buried my parachute in a hedge and ran along the main road in
a westerly direction. When it became light, I hid in a hedge in
which I remained all day. At dusk I worked with my compass and
walked West for about 4 hours. My leg started to give me trouble
and I lay low again in a bush in a field. I woke at about 0700 hrs
(2 Sep) and headed West again, reaching a wood. Here I saw two
Belgian woodmen, so lay low again, and stayed there all day and that
night.

2 Sep

3 Sep
EXCEL

On 3 Sep I left the wood and at about 1100 hrs approached a
cottage at EXCEL (N.W. Europe 1:250,000, Sheet 3, 25 km. N. of H.SSELN).
I made my identity known and was beckoned in by a lad. I found a large
family inside; the father told me, by signs, that he would fetch
someone who could talk English. At about 1300 hrs a girl turned up
on a bicycle, and, from this point, I was helped on my journey.

INTERVIEWED BY: I.S.9(a). } 17 Nov 43.
C.R.S. Bomber Command, R.A.F. }

Distribution of this Report:
D.D.M.I.(P/W). M.I.9. I.S.9. I.S.9(a).
M.I.9(d). M.I.19. M.I.6 (for I.S.9(D)).
M.O.1(S.P.)(Lt.-Col. Butters). M.I.1(n) 1/2.
A.L.O., M.I.9. HIS-X, ETOUSL.
HIS, POW Branch (for JOHNSTON) (2 copies).
Lt.-Col. H.P. de Bruyne.
C.I.O., H.Q. Bomber Command, R.A.F. (7 copies).

APPENDIX C - Escape Information

Distribution: D.D.M.I.(P/W).
I.S.9. I.S.9(a).
M.I.6 (for I.S.9(D)).
HIS-X, ETOUSL.
File.

APPENDIX D - Equipment and Training

Distribution: M.I.9(a). I.S.9.
A.L.O., M.I.9.
M.I.9 (for I.S.9(D)).

Contenu du rapport de Johnson.

Le Sgt Johnson est né le 14 février 1915. En service à la RAF depuis septembre 1941, il avait été auparavant et depuis février 1936 dans la marine marchande. C'était sa profession en temps de paix. Selon ses déclarations à un journal anglais fin 1943, il était à Singapour quand la guerre a été déclarée. Il fut ensuite affecté sur un navire de transport de troupes vers le continent africain jusqu'à ce qu'il soit transféré à la R.A.F. Il y passa la qualification d'observateur en mars 1943. Adresse personnelle de Johnson : 40 Hale Road, WALLASEY, Cheshire, Grande-Bretagne.

Le rapport classé « top secret » a été établi sur les déclarations du Sgt Johnson, Ralph Valentine Clingham, par les services du MI9 à son retour en Angleterre le 17 novembre 1943. Les informations placées entre crochets [] dans le texte, ont été ajoutées ultérieurement au rapport de Johnson à partir d'informations données par d'autres personnels britanniques rapatriés par le réseau Possum :

1943 – J'étais membre de l'équipage d'un bombardier Stirling qui a quitté Mepal, au nord de Cambridge le 31 août à minuit pour bombarder Mönchen-Gladbach. Nous avons atteint notre objectif et bombardé notre cible à 2H10. Pendant le vol de retour, il y eut une violente explosion dans l'avion. Je me souviens avoir cherché mon parachute mais ne sais plus comment j'ai réussi à le trouver. Je me souviens ensuite être dans les airs et dans un nuage avec de graves blessures à un bras, à une jambe et au visage.

1^{er} septembre – sauté de l'avion à l'ouest de WEERT -

J'ai atterri à 3H00 dans un champ situé je suppose, à l'ouest de WEERT [Pays-Bas, au nord de MAASTRICHT, près de la frontière belge]. J'ai enterré mon parachute dans une haie et j'ai couru le long de la route principale en direction de l'ouest. Quand le jour s'est levé, je me suis caché dans une haie où je suis resté toute la journée. A la nuit tombée, j'ai fait le point avec ma boussole et j'ai marché environ 4 heures en direction de l'ouest. Ma jambe commençait à me poser problème et je me suis étendu sous un buisson dans un champ.

2 septembre -

Je me suis réveillé vers 7h00 et j'ai repris la direction de l'ouest. J'ai atteint un bois. Là j'ai aperçu deux bûcherons belges. Je me suis allongé et suis resté ainsi toute la journée et la nuit suivante.

3 septembre - EXEL ou EKSEL -

Le 3 septembre j'ai laissé le bois et vers 11H00 je me suis approché d'une maison à EXEL (25 km au nord d'HASSELT, Belgique). J'ai donné mon identité et j'ai été prié d'entrer par le gamin qui m'avait ouvert. A l'intérieur était une famille nombreuse. Le père m'a fait signe qu'il allait chercher quelqu'un qui parlait anglais. Vers 13H00, une fille est arrivée à bicyclette. C'est à partir de ce moment que l'on m'a aidé dans mon rapatriement.

[La fille qui vint à EXEL à bicyclette ce 3 septembre, était la fille d'une anglaise (nom inconnu) dont le père était : Alfred WOODIS, 174, Houghton Grange Road, BRADFORD, Grande-Bretagne].

Elle me dit de rester là et retourna chez elle prévenir sa mère. Vers 16H00, sa mère est arrivée, m'a posé plusieurs questions pour m'identifier et m'a dit qu'elle allait prendre contact avec un membre d'une organisation. Je suis retourné au lit et y suis resté jusqu'à 23H00 quand deux hommes me réveillèrent. Après m'avoir ôté mes insignes et mes bottes d'aviateur, ils m'emmenèrent à bicyclette vers une maison du voisinage [chez M.SOLS-LENSKENS, 66, Markt Str., EXEL (mari, épouse et six enfants)].

L'homme qui était gendarme et portait des vêtements civils me garda chez lui. J'ai eu la visite d'un docteur et j'ai été soigné par les gens pour une mauvaise infection du bras et du genou. Ils m'ont donné des vêtements civils et vers le 6 septembre, un homme est venu et m'a emmené par train à NEERPELT dans un petit pavillon [chez M^{me} SPELTERS, une dame âgée de 66 ans avec six fils].

Je suis resté là jusque vers le 10 septembre. Un autre homme est venu me chercher et m'a accompagné en train jusqu'à ANVERS. Je suis resté quelques heures à ANVERS dans la maison de M. DAELMANS, 15, rue d'Orange.

M. DAELMANS m'a accompagné en train jusqu'à BRUXELLES et de là à VIRTON où j'ai été hébergé chez l'organiste local M. Georges HENNAUT jusqu'au 11 septembre, date à laquelle j'ai pris le train pour FLORENVILLE (28 km au nord-ouest de VIRTON) où j'ai demeuré chez un prêtre jusqu'au 13 septembre.

On m'a ensuite emmené [M. Louis GERARD] à MARTUE, Belgique (2 km de FLORENVILLE) où j'ai été hébergé par une famille [M. Paul LEMAIRE] jusqu'au 30 septembre. Un médecin [le D^r Albert PIERRE] qui soignait mon bras m'a emmené en voiture le 30 septembre jusqu'à SEDAN et de là, un autre homme m'a conduit jusqu'à PARIS.

A PARIS j'ai rencontré le capitaine MARTIN [alias Dominique Edgard POTIER] et j'ai été conduit chez M^{me} Suzanne BASTIN, 16 rue du Chevalier de la Barre, butte Montmartre, PARIS 18^e.

Il y avait là sept autres aviateurs, 4 Américains et 3 Anglais, deux de la 218^e escadre et un de la 7^e. Le capitaine appela le 6 octobre et emmena trois Américains [probablement John DESROCHERS, Ellis KLEIN et Fred MURRAY (USAAF)] et moi-même à QUIERZY (10 km à l'est de NOYON) où nous sommes restés dans une ferme pendant trois jours en attendant d'être récupérés par un avion. L'avion n'est pas venu et nous sommes retournés à Paris puis à Reims où une jeune femme [Raymonde BEURÉ] nous a emmenés moi et l'aviateur américain [Fred MURRAY] à SILLERY où nous sommes d'abord restés dans une cabane dans un bois jusqu'au 13 octobre et de là, [les Allemands cherchant des résistants dans ce bois] avons été hébergés par la famille GEORGETON jusqu'au 17 octobre.

Nous avons dû libérer les lieux au moment où les Allemands réquisitionnaient la moitié de la maison. On nous a conduits en voiture [Gaston GEORGETON] jusqu'à MAILLY-CHAMPAGNE où l'Américain et moi sommes restés chez M. CHANDELOT.

M. CHANDELOT était un ardent patriote et nous a hébergés jusqu'au 9 novembre. Le 9 novembre, il nous a conduits en carriole attelée jusqu'à REIMS où nous avons pris le train pour FISMES [avec Raymonde BEURÉ]. Nous y sommes restés quatre jours chez M^{me} L. MUILLET [où Lucienne MULETTE ?], une couturière.

De là, le 13 novembre une jeune fille [Raymonde BEURÉ] nous a conduits de nouveau [en voiture] à REIMS, puis de REIMS, en train jusqu'à PARIS et nouvel hébergement chez M^{me} BASTIN.

Le 15 novembre [plus exactement le 16 novembre], le capitaine MARTIN [alias Dominique Edgard POTIER] nous a conduits, deux Américains [USAAF Harold MADDOX et Fred MURRAY] et moi, à QUIERZY [rencontre avec Georges d'OULTREMENT, agent MI9, Charles BREUER et Stanley CHICHESTER (USAAF)] et de là, [en camion] jusqu'à un champ non loin où la récupération par les airs se passa avec succès. [L'opération eut lieu vers 02:00 et l'atterrissage au terrain de la RAF Tangmere, Sussex vers 03:30. Accueillis par le major LANGLEY]. Nous sommes arrivés au Royaume-Uni le 17 novembre.

Les informations suivantes concernant la récupération des pilotes sont annotées au crayon à la fin du rapport :

16-17 nov 43 Lysander pick up¹ à SELENS
opération MAGDALEN II
parti avec USAAF MADDOX & MURRAY,
Dominique POTIER et 2 autres.

¹Ces opérations étaient appelées « Lysander pick up ». L'avion Westland Lysander était utilisé pour infiltrer ou exfiltrer des agents en territoire occupé pendant la Seconde Guerre mondiale, particulièrement en France. Ces opérations se faisaient de nuit et nécessitaient ce type d'avion aux capacités ADAC (Avion à Décollage et Atterrissage Court).

Ici, le terrain d'atterrissage pour Lysander avait pour nom : « MAGDALEN ». Il était situé sur la commune de SELENS (Aisne), au nord-ouest de SOISSONS à environ 5 km de la commune de BLÉRANCOURT. Le nom donné à l'opération : (MAGDALEN II), provient du nom du terrain.

Deux pilotes de l'US Army Air Forces (USAAF), Harold MADDOX et Fred MURRAY (ce dernier fut hébergé avec le Sgt JOHNSON par la famille GEORGETON à Sillery) furent embarqués avec Val JOHNSON.



photo archives de la famille Georgeton

Le Sgt Val Johnson photographié par Léone Georgeton dans la maison de la famille située dans les vendangeoirs Pommery à Sillery.

Ralph Valentine Clingham Johnson est né un 14 février, le jour de la saint Valentin. C'est ainsi que pour le différencier des nombreux Ralph de la famille, ses parents lui adjoignirent le prénom de Valentine (Val).

Val Johnson devint membre du « Caterpillar Club » dès la fin de l'année 1943, après son retour en Angleterre. Il avait sauté en parachute de son avion en perdition, ce qui était la condition pour être admis dans ce club.

Son fils Ralph H. Johnson, qui vivait en Chine à Mianyang, dans le Sichuan, est décédé en 2017 selon un mail de son propre frère Tony daté du 23 septembre 2017.



photo archives de la famille Georgeton

Le sergent Fred L. Murray photographié par Léone Georgeton dans la maison de la famille aux vendangeoirs Pommery de Sillery. Le sergent commençait sa journée avec un petit verre de goutte et un verre d'eau (témoignage de René Georgeton). Dans le rapport fait au MI9, le sergent Murray situe son séjour dans la famille Georgeton du 17 au 21 octobre alors que Val Johnson le situe du 13 au 17 octobre 1943.



Le Zeiss Ikon

Fred Murray et Val Johnson
en octobre 1943
chez la famille Georgeton à Sillery
(archives de la famille Georgeton).

Témoignage de M. René Georgeton, fils de Gaston et Marcelle Georgeton et frère de Léone, recueilli en 2019. M. René Georgeton avait 12 ans à l'époque, en 1943 :

Lors d'un voyage à Paris, ma sœur Léone trouva un appareil photo Zeiss Ikon oublié sur un siège du métro. Elle le récupéra et de retour à Sillery en fit développer la pellicule. Les clichés montraient un officier cavalier allemand, exécutant des figures de manège sur un cheval. Il y avait aussi des photos prises au zoo de Vincennes. C'était le type d'appareil que l'on voyait souvent dans les mains de l'occupant, touriste à l'occasion.

C'est avec cet appareil que Léone tira le portrait des aviateurs cachés par la famille. Au moment de poser pour une seconde photo, avec Val Johnson cette fois, Fred Murray, pasteur dans le civil, mit la main sur le col ouvert de sa chemise plaisantant sur le fait que cette tenue débraillée n'était pas convenable pour un pasteur. Murray, opérateur radio et mitrailleur de tourelle, faisait amicalement remarquer à Johnson qui commandait dans son Stirling le largage des bombes sur les cibles, qu'il ne risquait pas comme lui, de tuer des civils au sol. Quand le danger se fit pressant, on dut glisser les photos dans l'interstice entre la plinthe et le mur pour les faire disparaître.

On donnait aux aviateurs, pour passer le temps, des revues et du tabac gris français dont on voit les mégots dans le cendrier sur la table mais ils préférèrent les cigarettes blondes anglaises que la famille Georgeton échangeait contre des bouteilles de vin blanc aux soldats de l'Afrika korps qui venaient d'arriver et qui cantonnaient dans les vendangeoirs à côté. Ces cigarettes étaient une prise de guerre du commando allemand qui avait investi un campement anglais en Lybie. Les Allemands étaient loin de se douter de la destination de ce négoce. Pour ne pas éveiller les soupçons, on échangeait par petites quantités. On continua à fournir des cigarettes pendant les trois semaines que Johnson et Murray restèrent à Mailly-Champagne chez Remy et Léa Chandelot.

Commentaire du rédacteur de l'article sur le site : « je trouve ces images assez étonnantes. J'aurais imaginé qu'un aviateur en fuite serait constamment en mouvement, méfiant envers tout le monde. Ces portraits de Val Johnson et Fred Murray les montrent plutôt décontractés, presque détendus. A certains égards, je suis même étonné que ces photographies existent. J'aurais imaginé que la dernière chose souhaitée par une famille aidant les aviateurs alliés à s'échapper, serait d'avoir en sa possession un appareil photo rempli de portraits de ces aviateurs ».

Le Technical Sergeant (T/Sgt) Fred L. MURRAY

Nom	Fred L. MURRAY	Grade	T/Sgt (technical sergeant/sergent technique)
Numéro matricule	34204396	Date de naissance	14/12/13
Unité	387 Bomb Group, 556 Bomb Squadron, USA Air Force (USAAF) ⁴		
Type avion	?	Poste d'équipage	Radio opérateur et mitrailleur tourelle supérieure
Base	Willingale, Essex, GB		
Cible	Beauvais, France	Non revenu de mission	27/09/43
Réseau d'évasion	Réseau Possum	Retour en Angleterre	Lysander pick up opération MAGDALEN II 17 novembre 1943
Lieu d'arrivée	Royal Air Force (RAF) Tangmere, Sussex, UK	Références	NARA : E&E/206 ¹ - Fred Murray NARA ² : E&E/207 - Harold Maddox UKNA ³ : SPG/1579 - Val Johnson NARA : aide du réseau - Dominique Edgard Potier

¹E&E/206 (Escape & Evasion Report/206)

²NARA : National Archives and Records Administration (USA)

³UKNA : National Archives, Kew, London UK

⁴USAAF : United States of America Air Forces

Équipage du vol du 27/09/1943 (E&E/206)

Pilote	0-731700	1 ^{er} Lt Richard L. ULVESTAD	MIA ¹ Porté disparu
Co-pilote	0-742245	2 ^e Lt Gordon R. HATT	MIA Porté disparu
Navigateur / Bombardier	0-732854	2 ^e Lt Arr K. JORGENSON	MIA Porté disparu
Radio opérateur / mitrailleur tourelle supérieure	34204396	T/Sgt Fred L. MURRAY	Auteur du rapport
Mitrailleur latéral / Mécanicien	15072987	Staff/Sergeant Lloyd E FRAZIER	NARA: E&E/265
Mitrailleur de queue	13813640	Staff/Sergeant Hugh SNYDER	PoW? ²

¹MIA : Missing In Action/porté disparu

²PoW : Prisoner of War/prisonnier de guerre

Rapport de mission du T/Sgt Fred L. MURRAY.

Nous avons quitté la base le 27 septembre 1943 pour bombarder BEAUVAIS. Au-dessus de la cible, alors que j'observais s'il n'y avait pas d'avions ennemis, un obus de D.C.A. a explosé sur ma tourelle. J'ai été blessé aux mains et aux jambes. J'ai d'abord cru qu'il s'agissait d'une attaque de chasseur ennemi mais quand j'ai regardé autour de moi, il n'y avait que des Spitfires dans le ciel [avions anglais]. On a continué à voler quand soudain, j'ai vu le moteur et l'aile gauche en feu. Ça n'avait pas été signalé par la radio du bord ou peut-être, n'avais-je pas entendu après le bruit assourdissant de l'explosion. J'ai commencé à descendre pour le dire au mécanicien au moment où lui-même montait dans la tourelle pour me tirer en bas. Il me fit signe de mettre mon parachute et de sauter. J'ai vu que le mitrailleur de queue avait déjà quitté l'avion. Le mécanicien a sauté dès qu'il a vu que je n'avais pas de difficultés à passer les harnais du parachute.

J'ai sauté à 12 000 pieds (3700 mètres environ), me suis laissé tomber en chute libre jusqu'à 2000 pieds (600 mètres environ). J'ai fait ainsi car je ne savais pas où étaient les chasseurs ennemis et je voulais être plus rapide que les Jerries (nom donné par les Alliés aux Allemands) sur mon lieu d'atterrissage. Ni l'avion, ni les autres parachutes n'étaient visibles. J'étais ventre à plat et regardais la terre, mes genoux repliés vers le haut derrière moi. Je pensais ainsi conserver mon équilibre et quand j'ai tiré la poignée d'ouverture j'ai cru que j'allais être écartelé. Dès que j'ai touché le sol, je me suis groupé et j'ai roulé en arrière. J'ai pu ainsi atterrir confortablement.

Pendant la descente, j'ai commencé à faire des plans. J'avais une alternative : courir vers une petite ferme ou bien vers une forêt. J'ai orienté le parachute pour atterrir entre les deux. La forêt était seulement à 100 mètres. Si je pouvais me cacher là toute la journée, je pourrais m'approcher de la ferme en toute sécurité une fois la nuit tombée. Une douzaine de Français étaient déjà en route vers moi. Ils ont caché mon parachute et m'ont mené vers le bois en parlant tout le temps.

En 10 minutes, les Allemands sont arrivés. Ils criaient et tiraient dans le bois mais n'y sont pas entrés. Deux Français m'ont pris avec eux vers l'autre bout de la forêt pendant que les autres se dispersaient. Ils m'ont caché dans une cavité creusée et dissimulée dans un talus. J'y suis resté trois heures. Souris et crapauds me grimpaient dessus.

Mes amis sont revenus avec des habits de paysan et une bouteille de cidre. Mon parachute avait été découvert et il y avait maintenant trois centaines d'Allemands qui cherchaient dans les bois. On m'a fait sortir de la cavité et on m'a caché au milieu de hautes fougères. J'ai passé la nuit là. Les Allemands ont continué les recherches toute la nuit et le matin suivant. J'avais encore mon blouson d'aviateur qui se confondait parfaitement avec les fougères mortes. J'étais sûr que je serais vu si je me mettais à bouger et je suis resté immobile même lorsqu'ils s'approchaient. L'air était continuellement empli de « Heil Hitler ». Un soldat criait le salut hitlérien, un autre lui répondait et tous hurlaient de rire. Tout au long des recherches, les Français réussirent à m'approcher d'un bras asséché de rivière et à m'y apporter de la nourriture.

Des renforts ennemis étaient en route pour fouiller la forêt. Il commença à pleuvoir fortement. Les Allemands abandonnèrent les recherches. A 19H00 un Français m'emmena à travers champs jusqu'à chez lui. J'y reçus des vêtements secs et un diner chaud. J'ai passé la nuit dans la maison. Le lendemain on m'a emmené jusqu'à une autre maison et de là, mon itinéraire était organisé.

Les informations qui suivent ont été recopiées d'une feuille manuscrite annexée au rapport de Fred Murray. Les ajouts entre crochets [] ont été portés ultérieurement à partir d'informations données par d'autres personnels britanniques rapatriés par le réseau Possum.

Dans la nuit du 29 septembre, un homme du nom de King, dont le père décédé était anglais, m'a emmené 7 ou 8 kms à pied jusqu'à Labosse, [près de Beauvais]. Nous sommes allés chez M^{me} Poste passer la nuit. Son mari était chauffeur d'autobus. Je leur ai dit que je voulais rejoindre l'Espagne. Elle m'informa qu'elle avait une amie à Paris et l'appela au téléphone. Le lendemain matin, elle m'accompagna en autobus jusqu'à la localité de Marines située à une trentaine de kilomètres.

J'y ai rencontré son ami Helliron, un boulanger. Il m'a accompagné en train jusqu'à Paris. M. Poste m'avait donné des vêtements civils. Helliron ne pouvait pas m'héberger mais il avait un ami, Gustave Banchoirel, 69 rue de la Chapelle, Paris 18^e chez qui je suis resté 3 jours. Ce dernier m'a fait des photos d'identité et a contacté le réseau par l'aide d'un ami qui parlait anglais.

Le 1^{er} octobre, le capitaine Martin [alias Dominique Edgard Potier] est venu pour me rencontrer. Il m'a conduit chez M^{me} Bastin, près du Sacré-Cœur de Montmartre, au troisième étage d'un hôtel rempli d'Allemands. De là, je devais aller au terrain [où devait avoir lieu le pick up]. Il y avait déjà chez M^{me} Bastin le Sgt Desrochers, le Sgt Klein et Val Johnson de la RAF [première rencontre avec Val Johnson]. Nous sommes restés 5 jours. Une Irlandaise du nom de Kate qui vivait en France depuis 18 ans faisait de fréquentes visites. Elle n'appartenait pas au réseau. Les deux Américains ont séjourné chez Miss McKenzie à Paris.

Le 8 octobre nous sommes allés dans une grande ferme pour le pick up. Le capitaine Martin était avec nous. L'opération ne put avoir lieu à cause de la brume. Nous sommes restés chez Lucien [certainement Lucienne Mulette à Fismes] jusqu'au lundi 11 octobre et sommes retournés chez M^{me} Suzanne Bastin à Paris. Il y avait 3 Anglais et 1 Américain dont je ne connais pas les noms. On a juste passé une nuit à cet endroit. Le 12 octobre, Val et moi sommes allés à Sillery, au sud-est de Reims. Nous étions avec M^{lle} Raymonde Beuré. Desrochers et Klein eux, sont allés chez M^{me} Lucienne Mulette à Fismes. Raymonde est de Fismes mais dans ce secteur elle agit depuis une cabane de trois pièces dans les bois à Sillery. Son petit ami s'appelle Tony ? Et un ami à lui s'appelle ? « Mangeur » ? [« Mangeur » est peut-être Raymond Jeunet car c'est lui qui est le compagnon de Raymonde Beuré]. C'est eux qui nous apportaient de la nourriture.

Lenard et Harold de la RAF étaient là aussi [Sgt. Leonard Marsh? and Sgt. Harold N Clarke?] Le 15 octobre alors que les Allemands fouillaient le bois à la recherche d'évadés du travail [évadés du STO ?] on est allés à la maison d'un homme appelé Georgeton [Gaston Georgeton, chef vigneron chez Pommery]. On y est restés quatre ou cinq jours. Pendant notre séjour, nous avons rencontré le chef de gare [de Sillery] qui faisait aussi partie du réseau [Roger Mangenot].

Un Canadien français, agent de la sécurité du réseau [Conrad La fleur] que l'on avait déjà rencontré au domicile d'un aveugle à Reims quand nous étions en route pour Sillery, est venu pour nous voir. C'était un ancien évadé [fait prisonnier par les Allemands lors du Raid de Dieppe en août 1942], revenu pour participer à l'organisation du réseau Possum. Quand les Allemands chassés de Reims par les bombardements s'installèrent juste en face [Johnson et Murray étaient dans la maison de la famille Georgeton et les Allemands étaient en face dans les vendangeoirs], nous sommes partis. Le 21 octobre on nous a emmenés chez un ami de Georgeton à Mailly-Champagne.

Cet ami s'appelait Chandelot et il était viticulteur. Nous y sommes restés 21 jours. Il n'appartenait pas au réseau Possum et l'on avait été conduits chez lui pour rassurer M^{me} Georgeton. On nous avait un peu oubliés. Quand nous nous en sommes plaints, Chandelot est allé voir le chef du secteur [?]. Il était grand et blond et avait été capitaine dans l'artillerie française.

Le 13 novembre, Chandelot nous a conduits à Reims dans sa carriole attelée. Raymonde nous a menés chez M^{me} Mullet [Lucienne Mulette] à Fismes. Ellis [Klein] et Jack [Desrochers] étaient déjà repartis le 8 pour Paris. Le lundi 15 novembre à 16h00, Raymonde nous a conduits à Paris. Là nous avons rencontré la personne qui avait démarré le réseau et pourtant n'en était pas le chef [Raymond Gallet ?] Il est grand, mince, avec des cheveux grisonnants. Il a vu Desrochers, Klein, Whalen et Browning décoller [pick up du 8 novembre]. Nous avons passé la nuit chez M^{me} Bastin et le 16 novembre avons pris un train pour Chauny, où nous avons soupé avant d'aller au terrain en camion et décoller à 03H00 le 17 novembre. A notre arrivée [en Angleterre], nous avons été accueillis par le Major Langley.

**Le bomb-aimer Robert Harper, autre aviateur rapatrié
par le réseau Possum qui est passé par Sillery.**

Nom	Robert HARPER	grade	aucun
Numéro matricule	1533559	Date de naissance	10/03/11
Unité	622 Squadron, Bomber Command, RAF		
Type avion	Stirling EF128 D	Poste d'équipage	Bombardier (Bomb-aimer)
Base	Mildenhall, Suffolk, UK		
Cible	Mannheim, Allemagne	Non revenu de mission	18/11/43
Réseau d'évasion	Réseau Possum	Capturé	Fismes, Marne, France - 31 décembre 1943
Libéré	Luckenwalde, Allemagne - 8 mai 1945	Référence	UKNA:SPG/LIB/1662 - Robert Harper "De Mildenhall à Buchenwald" by Josselyne Lejeune-Pichon

Équipage du vol du 18/11/1943 (UKNA:SPG/LIB/1662)

Pilote	415264	P/O (Pilot Officer) William MORCOMBE (RAAF) ¹	Tué en mission. Inhumé au cimetière de Lachalade (Meuse).
2 ^d Pilote	42457	F/Sgt (Flight/Sergeant) Harold RICHARDS (RNZAF) ²	Tué en mission. Inhumé à Lachalade
Navigateur	658902	F/Sgt Donald SINCLAIR (RAF) ³	Tué en mission. Inhumé à Lachalade.
Mécanicien	163077	Sgt Arthur SLY (RAF)	Tué en mission. Inhumé à Lachalade.
Bombardier	1533559	W/O ⁴ Robert HARPER (RAF)	UKNA:SPG/LIB/1662 - narrateur
Opérateur radio/Mitrailleur	915353	Sgt Stanley THOMAS (RAF)	Tué en mission. Inhumé à Lachalade.
Mitrailleur	426317	F/Sgt Reginald CONROY (RAAF)	Tué en mission. Inhumé à Lachalade.
Mitrailleur	1812760	Sgt Alan OUGHT (RAF)	Tué en mission. Inhumé à Lachalade.

¹RAAF : Royal Australian Air Forces

²RNZAF : Royal New Zealand Air Forces

³RAF (UK) : Royal Air Forces (Grande Bretagne)

⁴W/O abréviation pour without = sans grade

Rapport de Robert Harper.

Robert Harper était bombardier (bomb-aimer) au 622^e escadron du Bomber Command de la Royal Air Force. Il est parti en mission le 18 novembre 1943. La cible était Mannheim, Allemagne. Le Stirling EF128D a décollé de la base de Mildenhall, Suffolk, Angleterre vers 16h30. Durant le vol, l'avion fut attaqué par des chasseurs ennemis au-dessus de la France. L'appareil a pris feu mais est resté sous contrôle. L'ordre fut donné à l'équipage de sauter en parachute.

J'ai atterri dans un bois entre Verdun et Varennes, France. J'ai été pris dans un arbre et j'ai réussi à me dégager. J'ai commencé à marcher et le matin suivant j'ai rencontré deux forestiers français [dont Noël Zunino de Varennes]. Ils m'ont amené jusqu'à une hutte dans le bois [hutte de M^r. Alin]. Plus tard, j'ai dû me cacher dans ce bois pour échapper aux recherches des Allemands. La nuit suivante, on m'a conduit à la maison d'un docteur à Varennes [D^r Jean Valiadis], je crois. Il m'a soigné la tête et ma jambe.

Le fils [Pierre] et des amis du docteur m'ont ensuite emmené jusqu'à une petite maison dans Varennes où je suis resté 2 ou 3 nuits. Deux hommes m'ont ensuite conduit en voiture dans une petite ferme située à 3 ou 4 heures de route (je ne connais pas le nom du lieu). J'y suis resté peut-être 3 nuits. De là, on m'a mené jusqu'au village de Sommepey [chez Lucien et Paulette Thirion] où je suis resté 4 nuits, puis ensuite jusqu'à Sillery [conduit par Thirion] où je suis resté environ 11 jours.

La première nuit, j'ai été dans une grande maison du village [chez René Serpe] où j'ai rencontré un homme [René Serpe lui-même] qui m'a demandé si je désirais envoyer un message chez moi. J'en ai fait envoyer un et aussi un autre message à propos d'un membre de l'équipage qui avait été tué. Je n'ai reçu aucun message. J'ai eu le sentiment que cet homme avait de hautes responsabilités dans un réseau. [Ensuite hébergé chez Charles Garitan instituteur à Sillery durant 10 jours environ].

Le 12^e jour j'ai été emmené en van à Reims par une jeune fille (d'environ 25 ans) du nom de Romaine ? [Raymonde Beuré]. J'y suis resté 14 jours avec un boucher. Là-bas il y avait 3 autres membres de l'USAAF. On est restés confinés tout ce temps dans une pièce. On a eu la visite d'un homme (connu pour être Canadien-français dans le réseau) [Conrad Lafleur] appelé « Le chef ». Cet homme qui était en charge de payer le séjour des Anglais et des Américains hébergés ne paya pas mon séjour à mon hôte. Après 14 jours, j'ai à nouveau été conduit par Romaine [Raymonde Beuré] à Fismes où j'ai été hébergé rue de la Gare durant 16 jours environ. Pendant mon séjour, on nous a avertis d'une possibilité de pick up par Lysander quelque part près d'ici. On devait attendre un message codé donné par la radio.

On était à attendre ce message quand, vers 9H00 du matin, le 31 décembre 1943, j'ai été arrêté par la Gestapo. On m'a conduit à la prison de Reims où je suis resté incarcéré 5 mois. Quand la prison a été bombardée et endommagée par les USAAF, on a été conduits à Châlons-sur-Marne et pour finir à Fresnes [Robert Harper a ensuite été déporté en Allemagne].

Camps où Robert Harper a été déporté et détenu :

Camp de concentration	BUCHENWALD	20 août 44 - 21 oct 44
STALAG LUFT III	SAGAN	23 oct 44 - 18 jan 45
STALAG IIIA	LUCKENWALDE	février 45 - 8 mai 45

Pas de tentative d'évasion. Libéré par les Russes le 8 mai 1945.

Les informations suivantes ont été données
par le W/O Robert HARPER après son rapatriement.

Date du rapport : 15 novembre 1945

Date	Nom et adresse	Observations
Nov 43	Lucien THIRION SOMMEPY Marne, France	Bonne nourriture, cigarettes, veste, béret, chemise, pantoufles, cravate, lit et hébergement. Bon traitement.
Nov 43	Charles GARITAN Secrétaire de mairie SILLERY Marne, France	Bonne nourriture, cigarettes, pantalon, pull-over, chemise, lit, hébergement. Bon traitement.
Nov - Déc 43	Marcel TAVERNIER 56 Avenue Bréban REIMS Marne, France	Bonne nourriture, cigarettes, lit, hébergement, nécessaire de rasage, chocolat, vins. Très bon traitement.
Déc 43	Camille RIGAUX Peintre Rue de la Gare FISMES Marne, France	Cette famille était très pauvre. Nourriture, hébergement, lit, fruits. Malgré la pauvreté, le traitement a été très bon.

Signé par E.G. Hughes F/Off
pour le Major I.O.

Les aviateurs réfugiés chez la famille De Kégel à Mailly-Champagne.

Nom	Jean-Louis de KÉGEL	Alias	Pierre
Date de naissance	22/07/10	Profession	Boucher
Adresse	Mailly-Champagne, Marne, France	Épouse/ Enfants	Marguerite / Madeleine (12) Marcel (11) Pierrette (9) Michel (7) Pierre (5) Francois (1)
Aides apportées	Refuge Escorte Provisions de viande pour Reims & Sillery	Décoration	Medal of Freedom (US) Médaille de la Liberté
		Références	NARA:RG498/290/55/27/2 Box 109 - Awards' file - Pierre & Marguerite De Kaegel

Avant que le réseau Possum ne soit organisé, la famille De Kégel à Mailly-Champagne avait déjà accueilli Wallace « Wally » Lashbrook (RAF), du 26 avril au 6 mai 1943. L'aviateur anglais avait quelques temps auparavant été hébergé chez M. Hecht à Sillery et chez Remy et Léa Chandelot à Mailly-Champagne.

La famille de Kégel a également hébergé le capitaine pilote Donald P. Ogilvie et son co-pilote 1^{er} Lieutenant Robert Bruce Kilmer (USAAF) amenés de Sillery par René Serpe. Ces deux aviateurs appartenaient au 384 Bomb Group, 547 Bomb Squadron USAAF, basé à Grafton Underwood, Northamptonshire, GB. Leur mission était de bombarder une usine de roulements à billes de Schweinfurt, Allemagne. Leur avion a été abattu près de Bar-le-Duc le 14 octobre 1943. Bruce Kilmer et Donald Ogilvie ont voyagé en train de Bar-le-Duc à Sillery. Ils étaient peut-être accompagnés par Huguette ou Augustine Mangenot (la fille ou l'épouse de Roger Mangenot). Roger Mangenot, le chef de gare de Sillery a organisé leur accueil. Selon les informations contenues dans le dossier de Fernand Roguet de Sillery, les deux aviateurs auraient été menés par Augustine Mangenot chez lui le 30 octobre et y seraient restés jusqu'au 3 novembre et de là conduits dans la famille De Kégel par René Serpe. Ils y sont restés jusqu'au 8 novembre puis ont été récupérés par Marguerite Bulart qui organisait les hébergements sûrs à Reims. Ils ont été arrêtés à Paris en mars 1944 par la Gestapo et envoyés au Stalag Luft III en Allemagne.

Un aviateur américain, peut-être John Vollmuth a été hébergé chez De Kégel 8 jours en mars 1944.

Maurice Thomas (USAAF) y a été hébergé 4 jours à partir du 22 mai 1944 puis fut récupéré par René Serpe.



5.3.44 5/03/1944
Papa & maman
3 mois avant leur
arrestation par la
gestapo. Dernière
photo de Papa!
(1895-1944)
(dernière photo de
mon Père, MORT
pour la FRANCE le
5/11/1944 à DACHAU)

Gaston GEORGETON 1895-1944
Marcelle GEORGETON 1896-1988
Photo du 5 mars 1943



Ci-dessus : Gaston et Marcelle Georgeton à la fenêtre de leur maison au vendangeoir Pommery à Sillery.

Ci-contre : René Georgeton, le jour de sa communion solennelle en 1943 au vendangeoir Pommery à Sillery (archives familiales de la famille Georgeton).

Visite de Ralph Valentine Johnson à la famille Georgeton à Verzenay vers 1948



La famille Georgeton à Verzenay devant la maison de Robert Georgeton, chef vigneron chez Pommery. De gauche à droite : Marcelle Georgeton, épouse de Gaston, Léone, René, qui furent avec leurs parents Gaston et Marcelle arrêtés le 8 juin 1944, M^{me} Robert Georgeton. De l'autre côté de la voiture, Remy Chandelot de Mailly-Champagne et la mère de Val Johnson.



La famille Georgeton à Verzenay devant la maison de Robert Georgeton, chef vigneron chez Pommery. De gauche à droite : M^{me} Johnson, mère de Ralph Valentine, Marcelle Georgeton, épouse de Gaston, M^{me} Robert Georgeton, Léone, René et Ralph Valentine Johnson.