

La lettre des Amis de Montluçon

SOCIÉTÉ D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE



Conférence du 14 novembre 2025



contact@amis-de-montlucon.com

<https://amis-de-montlucon.com>

LE CRASH DE L'AVION HALIFAX DK 119 LE 23 JUILLET 1943 À SAINT-SAUVIER

Pour la deuxième conférence de la saison 2025-2026, les Amis de Montluçon avaient invité M. Alain Godignon. Depuis de longues années, il s'intéresse à ce fait de guerre qui a marqué la population de Saint-Sauvier et la région montluçonnaise puisque Montluçon a vu se dérouler les obsèques d'un des occupants de l'avion.



Dans son émission radiophonique du 22 juillet 1943, la BBC diffuse le message personnel codé : « Le Roi aime la Bergère ». L'opération de parachutage à Saint-Sauvier sur le terrain « Wrangel » est pour cette nuit. Dès lors, le comité de réception se prépare et se tient prêt. Quand l'avion se fait entendre vers 3 h 10, un orage éclate. Après avoir largué ses containers et alors qu'il est à 100 m du sol environ, un des moteurs s'arrête. L'avion perd de la puissance et devient difficile à piloter. Finalement, il heurte un arbre et s'écrase au sol.

L'équipe de réception du parachutage est composée de :

- René DEGRÈVE alias « Claude », chef de terrain,
- Camille ROUGERON alias « Clément », son adjoint
- Jean GAULIER alias « Sylvain »,
- Auguste CHAULIER alias « Gust »,
- Henri DUBOUCHET alias « Riton »,
- Henri CHOLIN alias « Riri »,
- Émile ROMAIN alias « Mimile »,
- Fernando SAEZ alias « Franco »,
- Ernesto MARTOLINI alias « Benito »¹.

Le terrain de parachutage se situe à proximité de la route de Saint-Sauvier à Mesple à environ 2 km du bourg.

En Angleterre, sur la base de la Royal Air Force du 161st Squadron de Tempsford dans le Bedfordshire, l'équipage de l'avion Halifax DK119 se prépare pour effectuer les trois opérations de la nuit. Il se compose de cinq Anglais et de trois Canadiens :

- Sergeant Louis Max LAVALLÉE – Royal Canadian Air Force, chef de bord et mitrailleur arrière,
- Sergeant Donald CROME – Royal Air Force, pilote,
- Sergeant Stanley Francis HATHAWAY – Royal Air Force, navigateur,
- Sergeant Raymond Orville HUNTER – Royal Canadian Air Force, mécanicien,
- Sergeant Tass Joe KANAKOS – Royal Canadian Air Force, mitrailleur supérieur,
- Sergeant David Gordon PATTERSON – Royal Air Force, bombardier,
- Sergeant Robert William PAULIN – Royal Air Force, opérateur radio,
- Sergeant Edward Arthur ALLEN – Royal Air Force, mitrailleur et dispatcher (largage des containers).

Les deux premières opérations de la mission sont réalisées avec succès. La troisième, nommée MISTRAL 3, est celle de Saint-Sauvier. Elle se présente mal : par deux fois, l'avion survole la zone sans voir aucune lumière car le temps est extrêmement mauvais. Au troisième passage, à très basse altitude, les feux de signalisation sont enfin repérés. L'équipe au sol donne son identité en morse à l'aide d'une torche électrique. C'est à ce moment qu'un orage se déclare. Mais malgré cela, les parachutes tombent du ciel. Soudain, on aperçoit une flamme, et un moteur s'arrête, ce qui rend l'avion difficilement manœuvrable. Il roule au sol et une aile de l'appareil heurte la cime d'un chêne. C'est le crash !

Dans l'obscurité, « Claude », « Clément » et « Riton » recherchent l'appareil qui doit se trouver à environ 200 mètres pendant que les autres s'occupent des containers et de l'évacuation du matériel. À proximité de l'avion, on découvre un mort, L. M. LAVALLÉE, puis deux blessés graves, S. F. HATHAWAY et E. A. ALLEN, et un blessé léger, G. PATTERSON. Pendant ce temps, trois aviateurs indemnes s'affairent à détruire le tableau de bord et à percer les réservoirs. Les blessés graves sont conduits sous une aile de l'avion pour les mettre à l'abri de l'orage et recouverts d'un parachute. Le matériel reçu est conduit dans le Bois de Sugère situé sur la route de Saint-Sauvier à Treignat tandis que des enveloppes des containers sont jetées dans l'étang de La Romagère.

S. F. HATHAWAY souffre de fractures au bassin, aux jambes et de plaies à la tête, E. A. ALLEN est blessé aux jambes. Intransportables, les résistants décident de les laisser sur place afin qu'ils puissent être soignés après avoir été récupérés par les autorités.

Vers 5 h, la voiture de « Claude » part avec les trois aviateurs indemnes en direction de Montluçon par

1. Lettre témoignage de Camille ROUGERON à René CHAM-BAREAU du 31 juillet 1985.

Archignat et Huriel. Puis la voiture de « Riton » part avec « Clément », le blessé léger PATTERSON et le pilote CROME pour Montluçon en passant à Mesples, Chambérat et La Chapelaude.

Au hameau de la Brioux, ayant entendu le fracas épouvantable du crash et ne sachant pas ce qui s'est passé, Mme CHEKIR et la jeune Jeanine BOURMAUD se rendent vers l'avion²; elles sont arrêtées par un résistant en arme et doivent retourner à la maison. Ce n'est qu'après le départ des résistants à l'aube qu'elles secourent les deux aviateurs restés dans le champ. De retour de son service de garde des voies de communication, M. CHEKIR se rend au hameau de Peumant pour prévenir M. DAGOIS, le président de la Délégation Spéciale, qui téléphone à la Gendarmerie vers 6 h 30. Cette dernière alerte les autorités allemandes sans délai³. Vers 7 h, alors que les deux femmes de la Brioux s'occupent des deux blessés, les gendarmes arrivent et mandatent le Docteur ROGUET de Treignat pour soigner les deux blessés. Puis les Allemands surviennent et font transporter les blessés à l'infirmerie de la caserne Richemont de Montluçon.

Dans la matinée, les battues organisées par les gendarmes aboutissent à la découverte dans l'étang de la Romagère de deux containers non complètement immergés. L'étang est alors vidé.



Avion Halifax DK119 crashé. Photo Pierrot CASALI, archives familiales J. L. DUNEAUD

Les obsèques de Louis Max LAVALLÉE

Le 24 juillet à 17 h le cortège quitte la morgue de l'hôpital de Montluçon et se dirige vers le cimetière de l'Est. Il est composé de soldats allemands rendant les honneurs, accompagné du délégué spécial suisse et de la police française assurant le service d'ordre.



Louis Max LAVALLÉE

Dès la sortie de l'hôpital, une foule nombreuse se présente. Elle est tenue à distance par la police et manifeste bruyamment sa désapprobation de ne pas être autorisée à suivre le cercueil. Mais les portes du cimetière sont fermées pour empêcher la foule d'entrer. L'assistance chante alors

« La Marche Lorraine » mais reste calme. Ce n'est que quand les Allemands ont quitté les lieux que la foule investit alors le cimetière sans bruit. La couronne de fleurs des autorités allemandes est piétinée et finalement jetée par-dessus le mur du cimetière⁴.

Les blessés graves

E. A. ALLEN et S. F. HATHAWAY sont conduits par la Luftwaffe de Montluçon à l'hôpital de Clermont-Ferrand.

Edward Arthur ALLEN

Jusqu'au 1^{er} août 1943, il séjourne à l'hôpital de Clermont-Ferrand puis est conduit dans un hôpital à Paris où il y reste jusqu'au 27 octobre 1943. Du 28 octobre au 2 novembre 1943, il est interrogé au camp dit « Dulag Luft » en Allemagne puis transféré le 04 novembre au Stalag IV-B de Mühlberg (Allemagne). E. A. ALLEN est libéré par l'Armée Rouge le 23 avril 1945⁵.

Stanley Francis HATHAWAY

En meilleure santé, il est transporté depuis Clermont-Ferrand sur une civière en train jusqu'à un hôpital à Obermassfeld (Allemagne), puis dans un camp. Il sera alors prisonnier de guerre à Heydekrug (aujourd'hui en Lituanie), Thorn en Pologne puis Fallingbommel (Allemagne) au Stalag 357 jusqu'en avril 1945. Les Allemands font alors marcher les prisonniers vers le sud. Avec deux autres prisonniers, « Stan » réussit à s'extraire de la colonne et à échapper aux patrouilles malgré les chiens lancés à leur recherche. Après environ une semaine, se cachant le jour dans les forêts et se déplaçant de nuit, ils arrivent dans une zone proche de l'endroit où combat l'armée britannique. Ils sont récupérés par le 7^e Hussards près de la rivière Weser. S. F. HATHAWAY est rentré en Angleterre à la fin d'avril 1945⁶. Il est venu à Saint-Sauvier se recueillir sur la stèle de L. M. LAVALLÉE en 1994 et lors de l'inauguration de la place Louis Max LAVALLÉE en 2001.

Le blessé David Gordon PATTERSON

La voiture de « Riton » le conduit au domicile de Camille ROUGERON, rue Championnet prolongée, à Montluçon, où il est suivi par le docteur CONTAMINE pour ses blessures. Dans la nuit du 26 juillet, il est déplacé au 16, avenue des Étourneaux chez M. et Mme Maurice GERMAIN où il séjourne quelques jours avant d'être transporté à Argenty chez Aimé CHICOIS. Là, Mme CHICOIS lui procure une fausse carte d'identité et, dans la nuit du 6 au 7 août 1943, avec un accompagnant, il prend le train à Montluçon pour Clermont-Ferrand. Logé en périphérie de la ville jusqu'au 9 août, il reprend de nouveau le train avec un autre aide pour Lyon. Dans la nuit du 21 au 22 août, il est conduit en voiture vers Mâcon. Ce n'est que dans la nuit du 23 au 24 août qu'il est exfiltré vers l'Angleterre à bord d'un avion Hudson depuis le terrain « Marguerite » de Feillens (Ain) dans le cadre

4. Source : A. D. Allier, 778 W 12.1 – Occupation allemande – Relations avec les autorités allemandes : rapport du 24 juillet 1943 du Commissaire des Renseignements Généraux au Préfet de l'Allier. Une foule d'environ 4000 personnes est citée dans ce rapport.

5. Source : sa fiche sur le site web « Forces War Records » : <http://www.forces-war-records.co.uk/records/9304212/flight-sergeant-edward-arthur-allen-royal-air-force-161-squadron/>

6. Source Stephen HATHAWAY : <http://www.bbc.co.uk/history/ww2peopleswar/stories/00/a5353300.shtml>

2. Témoignage oral de Jeanine BOURMAUD qui avait alors 15 ans et était placée chez le couple CHEKIR.

3. Rapport n° 37/4 du 23 juillet 1943 de l'Adjudant-Chef SALMANAD, Commandant provisoire de Gendarmerie, section de Montluçon - AD03-996W Occupation allemande.

de l'opération « Trojan Horse »⁷ et ⁸. Quelques jours plus tard, les résistants de Saint-Sauvier entendent le message personnel codé de la BBC : « PAT bien arrivé – Merci à tous » signifiant que D. G. PATTERSON est rentré en Angleterre.

Les évadés : Donald CROME, Raymond Orville HUNTER, Tass Joe KANAKOS et Robert William PAULIN

Peu après le crash, au petit matin, deux d'entre eux, D. CROME et R. W. PAULIN, sont recueillis par Louis FARGIN. Mais son automobile a un besoin urgent de carburant. Il s'arrête de très bonne heure à la pompe à essence du 15 rue Paul Constans chez son ami Fernand BIDET à Montluçon. Voyant les deux aviateurs grelotter, M. BIDET leur pose un manteau de cuir sur les épaules et leur offre un verre d'alcool. Le lendemain, dans la journée, il se rend au domicile de M. FARGIN, 9 rue des Goncourt, pour reprendre le vêtement. Il constate avec plaisir que les deux jeunes gens ont récupéré. Ils ne sont pas blessés, mais ils ne parlent pas français. Louis FARGIN les emmène alors chez ses parents à Château-Gaillard, commune de Lignerolles.

Les deux autres aviateurs canadiens R. O. HUNTER et T. J. KANAKOS ont très probablement séjournés au Château de La Bouchatte car Jeanne, la fille d'Isidore MALOCHET, directeur du Centre de plein air, témoigne qu'elle a vu deux aviateurs canadiens au château, une seule fois, sans toutefois pouvoir préciser la date. C'est une hypothèse, mais elle reste à confirmer.

Après quelques jours, Louis FARGIN les conduit tous les quatre à Ayat-sur-Sioule (Puy-de-Dôme) au hameau des Bougets chez la famille BERTHON. Ensuite ils seront déplacés à la Côte de l'Âne sur la même commune pour plus de sécurité.

Vers le 22 août, ils sont à Gelles (Puy-de-Dôme) et rencontrent H. DERENIUK, l'aviateur de l'Halifax LK913 crashé en forêt de Tronçais près de Le Brethon (Allier), suite

au bombardement de l'usine DUNLOP de Montluçon de la nuit du 15 au 16 septembre 1943. Pendant la troisième semaine de septembre, ils sont pris en charge par le maquis de Marius PIREYRE alias « Duranton » qui les place dans une maison abandonnée au lieu-dit Chez Recusse, à environ trois kilomètres de Giat (Puy-de-Dôme), avec onze Français qui fuyaient le S.T.O. Après une semaine environ, ils sont rejoints par le Flight Lieutenant Ed MASON puis par le Sergeant Charles HEYWORTH et le Warrent Officer J. M. NEMES, autres membres de l'équipage du bombardier Halifax LK913 crashé en forêt de Tronçais⁹. Un quatrième membre du même équipage, le Flight Lieutenant John Murray FORMAN, rejoint le groupe le 8 octobre 1943.

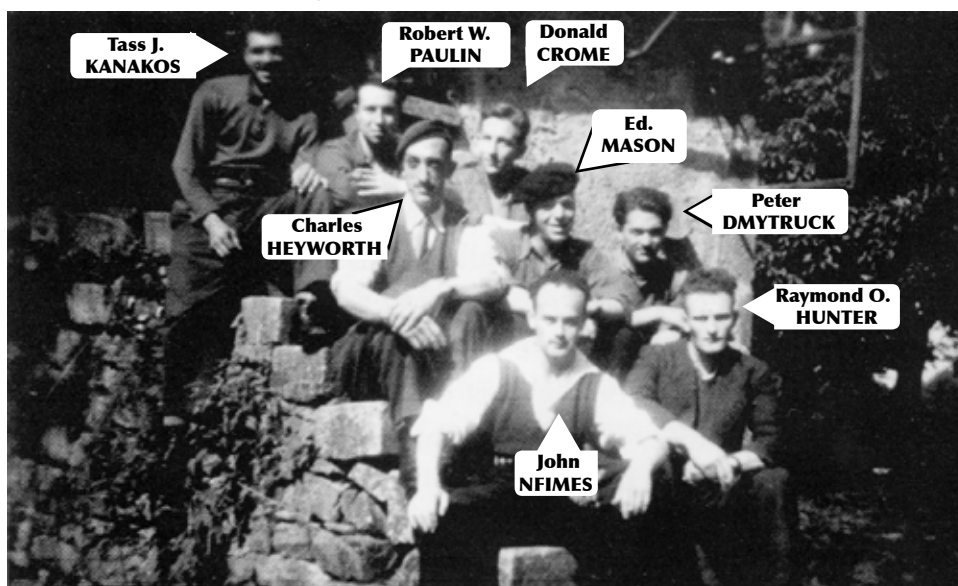
Le 12 octobre, le Sergeant D. CROME part inspecter un éventuel terrain d'atterrissage près de Toulouse. Il est encore absent, deux jours plus tard lorsque les aviateurs du 161st Squadron : R.O. HUNTER, T. J. KANAKOS et R. W. PAULIN sont conduits à Clermont-Ferrand avec Ch. HEYWORTH et J. M. FORMAN, ces deux derniers étant également du voyage à cause de leur mauvais état de santé.

Une femme, Mme « Marianne » (probablement Henriette ANTOINE épouse MERMET), et un homme (que l'on croit être son mari), escortent les cinq aviateurs par le train et les conduisent à Angoulême (Charente) via Limoges (Haute-Vienne). Au passage de la ligne de démarcation, lors d'un contrôle d'identité dans le train par un officier allemand et un soldat, l'officier interroge J. M. FORMAN sur sa carte d'identité, établie en 1942, qui le déclarait sourd et muet (comme tous ses collègues). « Marianne » parle alors à l'officier allemand qui, bien qu'apparemment non satisfait, les laisse néanmoins continuer leur chemin. Ils arrivent enfin à la gare d'Angoulême.

Angoulême

À la gare d'Angoulême, Jean LAPEYRE-MENSIGNAC est en charge de l'accueil du groupe au train omnibus du matin de Limoges. Devant la porte du buffet de la gare, il scrute l'arrivée des passagers en ayant à la main gauche le journal « Signal » et un gant, accessoires convenus. Une femme s'approche et lui demande : « Où se trouve la Place de l'Hôtel de Ville ? ». C'est le mot de passe, il répond : « Il n'y en a pas ». Le groupe est complet et ne passe pas inaperçu, car l'accoutrement des aviateurs est pour le moins hétéroclite. Le groupe doit passer par la sortie de la gare puisqu'il a des billets. Jean LAPEYRE-MENSIGNAC, lui, n'en a pas et doit sortir par le buffet de la gare pour retrouver les autres à l'extérieur. Alors qu'il chemine parmi les tables des consommateurs du buffet, Jean LAPEYRE-MENSIGNAC se retourne et voit tout le groupe qui le suit. Trop tard ! Ils sortent donc tous par la sortie interdite et se retrouvent à l'extérieur.

Charles FRANC alias « Le Pointu » doit être là avec une automobile depuis 10 h : or, il n'y est pas ! On se divise



Ci-dessus : Les aviateurs alliés « Chez Recusse » à Giat.
Coll. Cl. GRIMAUD

7. Rapport d'évasion The National Archives Kew WO 208/3314/1368 traduit par l'auteur.

8. Sources : http://www.plan-sussex-1944.net/francais/pdf/infiltrations_en_france.pdf

- <http://espacesaerienslyon.pagesperso-orange.fr/vieilletige/felleins.html>

9. Sources : - http://www.francecrashes39-45.net/page_fiche_av.php?id=1996

- « RAF Evaders » de Oliver CLUTTON-BROCK, pages 239 à 241.

alors en deux groupes afin de ne pas attirer l'attention ; la femme avec un premier groupe et Jean LAPEYRE-MENSIGNAC avec l'autre. Vers 11 h 30, Jean LAPEYRE-MENSIGNAC rencontre deux camarades « *Le Parrain* » et « *Le Pasteur* » et leur demande de trouver une voiture. C'est Henri LAGARDE de Javerlhac qui transportera les hommes à la demeure de Charles FRANC à Ronfleville, commune de Malaville (Charente), à 25 km d'Angoulême, dans une camionnette fermée dans laquelle sont entassés les aviateurs à l'arrière. Nous arrivons vers 14 h chez Charles FRANC que nous avons rencontré à mi-chemin ; il a raté le rendez-vous car il n'a pas pu trouver de voiture plus tôt. Deux jours après leur arrivée, D. CROME réapparaît après son expédition dans les environs de Toulouse. Il arrive à temps, deux avions Lysander sont programmés durant la période lunaire favorable pour les ramasser dans la nuit du 20 au 21 octobre sur le terrain « Serin », à 1,5 km au sud de Vibrac (opération « *Water Pistol* »). Mais la mauvaise visibilité dans la zone de réception contraint les avions à abandonner. Il faut reporter l'opération à la prochaine pleine lune de novembre. Ce n'est pas une bonne nouvelle pour Charles HEYWORTH qui a contracté une grave infection pulmonaire.

Quand arrive la lune de novembre, c'est sur le terrain « Albatros », commune d'Angeac-Charente (Charente) que l'opération est décidée. Charles HEYWORTH est très malade, et « *Le Pointu* » et Jean LAPEYRE-MENSIGNAC l'emmènent passer une radio chez le Docteur BONNAUD à Segonzac ; diagnostic : une pleurésie. Enfin, le 14, le message personnel « *L'oiseau des mers prendra son vol ce soir* » est diffusé. C'est pour la nuit du 15 au 16 novembre que les aviateurs FORMAN, HUNTER, CROME, PAULIN, KANAKOS avec Léon NAUTIN alias « *Clo* » sont conduits dans deux voitures au terrain d'atterrissage. Ch. HEYWORTH, malade, est transporté séparément¹⁰.

10. Sources : livres : « *RAF Evaders* » de Oliver CLUTTON-BROCK et « *Nous les terroristes* » de Marc LEPROUX.

Le premier Lysander, piloté par le Flying Officer J. M. Mac BRIDE, décolle à 21 h 25 d'Angleterre et atterrit à 1 h 30, déposant deux passagers. Il embarque 4 personnes : « *Clo* » et trois aviateurs, et redécolle à 1 h 35. Suite à des problèmes techniques, le second Lysander ne part qu'à 22 h 10, il est piloté par le Flying Officer J. R. G. BATHGATE et atterrit à 1 h 23, déposant deux passagers. Il redécolle à 1 h 28 avec 3 passagers¹¹. Charles HEYWORTH en fait partie¹².

À l'arrivée des Lysander à la base RAF de Tangmere (West Sussex, Angleterre), il est 5 heures ; Charles HEYWORTH est aussitôt transporté à l'hôpital, mais il est trop tard : il meurt 9 jours plus tard, le 25 novembre 1943.

Alain GODIGNON

Note : l'histoire complète du crash est racontée dans les numéros 2019, 2021, 2022 et 2024 du *Grimoire des Pays d'Huriel*.

11. Rapports de mission des deux pilotes des avions Lysander du 161st Squadron J. M. Mac BRIDE et J. R. G. BATHGATE.

12. Selon les sources, Ch. HEYWORTH serait monté dans le Lysander sur une civière d'après le livre « *RAF Evaders* » et, selon « *Nous les terroristes* », après une piqûre administrée par Pierre BARRÈRE, il serait monté à la petite échelle de l'avion.

Prochaine conférence

Vendredi 12 décembre 2025, 18 h, Salle Salicis, rue Lavoisier

Virginie LAROCHE

Commentry : l'histoire de la cité minière

Avant la conférence se tiendra l'assemblée générale annuelle

INFORMATION

La Bibliothèque nationale de France, en partenariat avec Société d'histoire et d'archéologie Les Amis de Montluçon, souhaite procéder à la numérisation du bulletin annuel de la société du n° 1, année 1948 au n° 20, année 1969. Les fascicules numérisés en mode image et en mode texte par la BnF seront rendus accessibles sur Internet, de façon libre et gratuite, par le biais de son site Gallica.

Il est en conséquence demandé aux auteurs ayant collaboré à ce titre, ou à leurs ayants droit, de bien vouloir se faire connaître en cas d'opposition à ce projet.

À l'issue d'un délai de 6 mois, prenant effet à compter de la date de publication du présent encart dans la table générale des bulletins de la société, dans le bulletin annuel et dans la lettre mensuelle et sauf avis contraire des auteurs ou de leurs ayants-droit, la Bibliothèque nationale de France procédera à la mise en ligne des volumes numérisés.

Il est cependant précisé qu'après cette mise en ligne, la Bibliothèque nationale de France s'engage à retirer tout article ou illustration en cas de réclamation de son auteur ou des ayants-droit de ce dernier.