# Le crash du spitfire secteur Tourmignies.

### Sommaire:

- 1) Première partie : Le crash du Spitfire de Tourmignies (septembre 1943)
- 2) Deuxième partie : Le chasseur de Thumeries (juillet 1941)

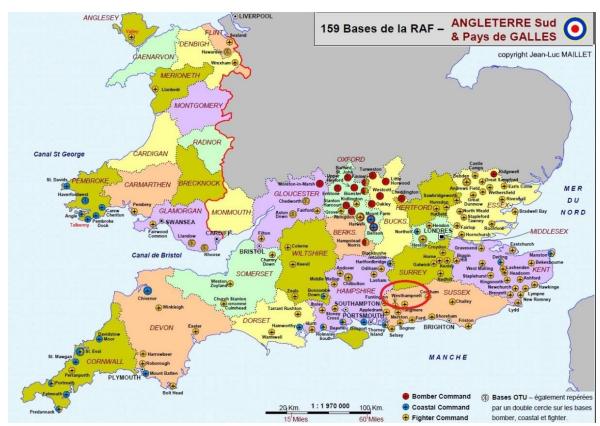
# 1) Le crash du spitfire secteur Tourmignies.

Voici son histoire: Devise: "seuls, nous cherchons"



Squadron No. 91 RAF "Nigeria"

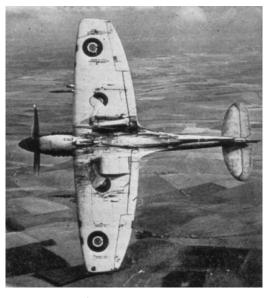




Carte extraite du site France-crashes 39-4

http://francecrashes39-45.net/index.php

Base du squadron 91 du 28/06/1943 à 04/10/1943 Westhampnett



Supermarine Spitfire Mk XII (avril 1943 - mars 1944).

**Source:** Antiq'air Flandre-Artois, passionmilitaria, ciel de gloire et Bulletin municipal de Mons en Pévèle avril 1993.

Construit seulement à 100 exemplaires pour ce Spitfire équipe d'un moteur III/IV de 1735 ch. Chasseur - bombardier, basse altitude. Cellule Mk VIII ou IX renforcée pour le nouveau moteur griffon. Roue de queue escamotable.

Le 8 Septembre 1943, dans le cadre de l'opération " Starckey " (simulacre de débarquement), les alliés mènent des opérations de diversion sur certains aérodromes de la région Nord-Pas-de-Calais. Deux raids de bombardiers Martin B-26 Marauder de l'US Army Air Force ont lieu contre les terrains de Lille-Bondues et de Lille-Vendeville. Le premier aérodrome est attaqué à 9h22 et le second est bombardé à 10h11 et 11h13. Ces bombardiers sont escortés par des chasseurs de la Royal Air Force.

(Voici quelques détails sur le raid du mercredi 08 septembre 1943. (Au-dessus de Lesquin) En cette belle matinée de fin d'été, tous les cultivateurs étaient occupés au ramassage de la récolte de pomme de terre.

L'alerte sonne à 9h15. Soudain, un bruit infernal, s'amplifiant, annonça l'arrivée des B26 Marauder : 7 sticks de 18 appareils. Ils arrivent suivant un axe que l'on peut situer entre Wattignies et Pont à Marcq. Au-dessus de Seclin, ils virèrent sur leur gauche, fonçant droit sur Lesquin. Dans la plaine se fut la panique. Les quatre premiers sticks aile dans aile, resserrant leurs files, bombardèrent au signal d'une fusée rouge lancée par le squadron Leader du premier stick. Ils larguèrent tous en même temps leurs bombes à proximité d'Ennetières sur les 41 box. Le vent était au nord et le petit Ennetières fut de suite recouvert d'un immense nuage noir de fumée acide ; c'est ce qui le sauva. Les bombardiers étaient scindés en deux groupes distincts : 4 sticks pour le premier et 3 sticks pour le second séparés par un laps de temps d'approximativement une minute. Par une erreur, les 3 derniers sticks confondant le hameau d'Has avec le petit Ennetières jetèrent leurs bombes sur ce hameau, dans un périmètre partant de la Monette jusqu'à la ferme Gruson. Par chance, il n'y eut qu'une seule victime, une femme tuée sur le seuil de sa maison.)

Simultanément, la Royal Air Force envoie 18 bombardiers bimoteurs attaquer l'aérodrome de Vitryen-Artois, dans le cadre du raid appellé "Ramrod S41". Ce raid est lui aussi fortement protégé par les chasseurs anglais. L'escadre de Spitfire XII fait partie de cette escorte.

Elle est composée des N°41 et 91 Squadron Anglais qui envoient chacun 12 avions et pilotes ainsi que le 302 squadron Polonais le city of Poznan.

Le N°41 Squadron ne rencontre aucune opposition.

\* Le 302 squadron, (voir un peu plus loin), un des pilotes raconte.

Le journal des opérations du 91 Squadron indique :

Le 8 Septembre 1943, Westhampnett:

Briefing à 8h30 ce matin, décollage à 9h15 pour une "Ramrod". Elle consiste à la couverture haute de 18 bimoteurs qui bombarderont le terrain de Vitry-en-Artois. C'est une pénétration assez profonde, et nous revendiquons un Fw-190 détruit par le Flight Sergent BLUMER (R.A.F), pour la perte du Pilot **Officer FRASER.** 

C'est la section jaune qui a été engagé.

Au- dessus de la région de Lille, le Squadron a été attaqué par 4 Me-109, et c'est surement à ce moment-là que le Pilot Officer FRASER Jaune 4, a été perdu. Le Flying Officer SMITH, obligé de rentrer à cause d'un problème de radio, a vu un Spitfire piquer du nez avec une fuite de glycol.

Vers 16h le 08 septembre 1943, le Feldwebel Dorre, est touché en combat aérien par des Spitfires. Il s'écrase près de Mons-Lens à bord de son Me-109. Il pourrait s'agir de la même bataille aérienne au cours de laquelle Fraser a été lui-même abattu.

Deux pilotes du I/JG 26 sont abattus par des spitfires, à une heure qui semble correspondre également avec le P/O FRASER.

L'Oblerleutnant BEESE saute en parachute, il est abattu pour la troisième fois par des chasseurs de la RAF et doit abandonner son Fw 190 A-5 (W.Nr. 550 474) "2" à l'Ouest de Cambrai. Il n'est que légèrement blessé.



L'Oblt ARTUR BEESE Né le 11 mars 1916 à Hörselgau, Tué au combat le 6

février 1944 (28 ans)

Le Fw BAUMENER est touché et se pose dans une cour de ferme près de Lille, grièvement blessé.

Le Capitaine **FERYN**, commandant la section gendarmerie de Lille, rapporte le 9 septembre 1943 les bombardements aériens de la veille, ainsi que la chute de deux avions "A 11h00, à Avelin (hameau du roseau proximité de Tourmignies), un avion de chasse britannique s'est abattu et a explosé en arrivant au sol"



Le roseau est un petit cour d'eau qui prend sa source à Attiches et se jette dans la Marque.

En fait, 4 chasseurs de la R.A.F ont été perdus lors de "Ramrod S41" :

Un est tombé en Belgique, deux dans le département du Nord et un dans le Pas de Calais. Trois aviateurs échappent initialement à la capture, et un est immédiatement fait prisonnier.

Le pilote a rédigé un "Liberation report " qui se trouve aux Archives Nationales anglais à Kew, dans la banlieue de Londres. Voici ce que le pilote a raconté :

Je volais à bord d'un Spitfire. J'ai décollé de Westhampnett vers 9h00 le 8 Septembre 1943. La Cible était VITRY et j'escortais. Sur le trajet du retour, j'ai été attaqué par des chasseurs et j'ai sauté en parachute. J'ai atterri dans un champ labouré près de MONS-EN-PEVELE ((hameau du roseau proximité de Tourmignies). En touchant le sol, j'ai rencontré une douzaine de personnes qui travaillaient dans les champs aux alentours. Comme les soldats Allemands nous tiraient dessus, on m'a mis à l'abri. J'ai réussi à me glisser dans un verger et je m'y suis caché jusqu'à la tombée de la nuit.

J'ai ensuite essayé de trouver une ferme, mais sans y parvenir, alors j'ai passé la nuit dans un bois, et je suis resté caché toute la journée suivante après avoir repéré une ferme.

Le soir, je me suis rapproché de la porte et une femme a répondu. Elle m'a fait entrer et m'a donné à manger et à boire, un pardessus et un béret. On m'a donné un lit pour la nuit et je suis parti à l'aube le lendemain. Dans cette maison on m'a donné 1000 francs et des tickets de rationnement pour du pain. Je ne connais pas le nom de cette femme, mais elle pourrait être identifiée en contactant la famille chez qui je suis allé le 24 Septembre.

Je me suis mis en marche sur la route de DOUAI, et j'avais fait environ 6 à 8 km quand j'ai rencontré un jeune garçon, qui labourait. Je lui ai demandé mon chemin et en entendant que j'étais un aviateur anglais, il m'a dit que son père pouvait me mettre en contact avec une organisation. Il m'a emmené dans la ferme familiale à MONS - EN - PEVELE, où j'ai reçu une tenue d'ouvrier agricole en échange de mon pantalon Battle-dress et mon blouson en cuir. J'ai passé un jour-là et on m'a donné de la nourriture et une cachette.

Le soir on m'a emmené voir le curé, et il m'a montré un petit bâtiment derrière l'Eglise où il a dit qu'il me cacherait. Ce qu'il fit pendant 17 jours. Le fermier et le curé m'apportaient de la nourriture, des œufs, du beurre, du vin, etc...

Pendant ce temps le curé m'a donné un formulaire demandant des renseignements, matricule, grade, nom, numéro de Squadron, en disant que cela était demandé par la filière à Bruxelles et que c'était la procédure habituelle. Au début j'ai refusé de remplir le papier, mais après avoir été rassuré plusieurs fois, j'ai finalement donné les renseignements demandés. A la fin des 17 jours, le curé m'a dit que plusieurs personnes, dont un photographe, allaient venir en voiture. Ils sont arrivés un dimanche après-midi et mon portrait a été pris. Ils sont partis et je suis resté avec le prêtre pendant environ une autre semaine puis on m'a dit d'aller dans une autre ferme à MONS-En-PEVELE. J'y ai été très bien traité et je suis resté neuf jours. Pendant ce temps des voisins curieux venaient m'apporter des petits cadeaux, des cigarettes, etc... Le vendredi 30 Septembre 1943 un de ceux qui étaient venus le dimanche d'avant, une fille et un homme (noms inconnus) sont venus à la ferme et ont pris note de mes caractéristiques physiques (taille, couleur de cheveux, couleurs des yeux, etc...) pour une carte d'identité. Ils m'ont donné une carte de travail et un permis de voyager. Ils sont partis en disant qu'ils viendraient me chercher le 3 Octobre 1943.

La femme, son mari et la fille sont arrivés à 9h00 le 3 Octobre, conduits par un homme dont je n'ai pas entendu le nom. Sur le trajet de LILLE, nous nous sommes arrêtés dans une maison où on a pris mes empreintes digitales, et où l'homme et la femme sont restés. Nous sommes ensuite allés à LILLE. On m'a déposé dans un appartement en ville où j'ai rencontré la mère de la fille. Nous avons quittés

l'appartement, conduit dans les faubourgs de LILLE, après avoir déposé la fille puis changé de voiture (toutes les deux étaient des Citroën). Je me suis installé avec le nouveau chauffeur et après 200 ou 300 mètres, nous avons tourné à gauche et sommes arrivés dans un bâtiment. Il y a eu une altercation avec le garde qui nous a ensuite fait entrer à l'arrière et a ordonné que la voiture soit emmenée au quartier-général de la Wehrmacht"

Voici le questionnaire de prisonnier de guerre rédigé le 15 mai 1945, il explique avoir été capturé à Lille le 3 Octobre 1943, après avoir échappé à la capture pendant un mois. Il est passé par nombreuses mains et ne se souvient que d'un seul nom "Fidèle ", qui l'a caché à "Mons-en-Pavelle" (à l'anglaise), près de Lille-Vendeville.



Photo: Mr Carton

Charles Raymond FRASER était né le 26 Février 1923. Il vivait à Londres. Il s'est engagé dans la Royal Air Force le 4 Mars 1941. Il a suivi son entrainement de pilote aux Etats-Unis, puis a été affecté au N°91 Squadron, une unité de Spitfire, au printemps 1943.

« Chuck » FRASER a été détenu au Stalag Luft III de Sagan du 17 Octobre au 29 Janvier 1945, puis au Stalag Luft IIIA de Luckenwalde du 5 Février au 22 Avril 1945.

Il se marie dès son retour en Angleterre, son témoin Allan WADE, un pilote de Lancaster dont il a fait connaissance en Octobre 1943 lors de leur transfert au Stalag Luft III.

En 1946, il part avec son épouse en Australie. Ils ont un fils et une fille. Vers 1970, ils partent s'installer en Afrique du Sud mais le couple divorce peu après. Sa fille est restée en Australie et son fils serait allé en Nouvelle-Zélande.

« Chuck » décède des suites d'une longue maladie au Cap en Afrique du Sud, le 7 juillet 1998. Il était revenu à trois reprises en Angleterre pour rendre visite à ses parents et Allan WADE.

\*Le 08/09/1943, des chasseurs polonais chargés de la protection des bombardiers B26 (Ramhod S41) ont combattu dans le ciel de Lille des chasseurs allemands (Z 5/JG2, I 8/ JG26). A l'issu de la bataille les polonais ont déclaré 8 avions allemands touchés dont 2 abattus et un gravement endommagé, un des pilotes témoigne, il n'avait pas un an de vol.

C'était le lieutenant (F/O) Jan Krajewski qui volait sur spitfire IX ( N° de série BL 905) a abattu ce jour- là un FW 190.

#### AU DESSUS DE LILLE

Ils ont été réveillés plus tôt, pendant le petit déjeuner, personne ne dit mot. C'était un matin typiquement anglais, humide et froid.

La voiture qui devait nous conduire à la salle de conférence était en retard de 10 minutes. Arrivés dans la salle de conférence, un officier était debout devant une très grande carte de France, devant la carte nos langues se délièrent, un officier des renseignements fit son entrée tenant à la main une feuille de papier.

L'instructeur dit que la mission est de bombarder l'aérodrome à coté de Lille, pour cela il y aura les américains avec des marauders, les anglais en protection moyenne et vous en protection haute. L'instructeur donna encore quelques consignes et quitta la salle .Nous avions 17 minutes pour décoller .Le premier à partir était le groupe Wilenski, et dans la foulée se fut nous .Je vole en position d'ailier et Wilenski est le chef



Photo source : de Jodie Evans (son épouse)

Jan Krajewski

d'escadrille, c'est un pilote aguerri, il a sur le côté de son avion 7 dessins de ses succès pendant les batailles .Nous faisons le tour de l'aérodrome, à notre droite nous apercevons à peine Londres (brouillard). En route, à côté du Channel, on a rencontré les américains (3 belles formations). On s'est mis en position. Plus on avançait plus le temps devenait beau et clair. Au milieu du Channel le soleil brillait, nous avons remonté vers les nuages pour nous mettre à l'abri. Arrivé au-dessus de la France il n'y avait plus aucuns nuages. La DCA allemande nous a tiré dessus. Nous volions tous tranquillement sans prêter attention aux fumées noires autour de nous.

Rien n'à empêcher notre vol, la zone a été bombardée. Les bombes ont été larguées sur les bâtiments du terrain d'aviation. On n'a laissé que des volutes de fumée au sol.

On est reparti. A ce moment- là, des focke-wulf 190 et des Messerschmitt BF-109 ont attaqué nos 4 Spitfires. Le combat a commencé. On était en minorité (4 contre 15). Cela nous a été favorable car il n'est pas facile d'attaquer à quinze en même temps, certains devaient attendre leur tour et se tenaient au loin. Pendant l'attaque nous avons pris une tactique de défense. On a vu arriver ensuite 4 focke-wulf 190 apparemment pilotés par des aviateurs expérimentés. Cela se voyait bien car il attendait la moindre erreur de notre part pour attaquer. Ayant perdu patience ils nous sont tombés dessus. Nous nous sommes battus à 4 en même temps. A un moment de l'attaque, voyant ce qui se passait j'ai fait un face à face. Un avion allemand tombait vers le sol. Un autre a tenté de le protéger mais c'était peine perdu. Je voulais poursuivre 2 avions proche de moi, mais j'ai dû venir en aide à un spitfire en feu. Puis je me suis aperçu qu'un Messerschmitt était juste derrière moi. Sans réfléchir j'ai brutalement viré court pour éviter l'attaque ce qui fait que je me suis retrouve loin des autres. De retour à la base j'ai appris que nous avions perdu des pilotes.

W/O **B.Malinowski** (Spitfire V N° de série AA928) et F/O **C.Sniec** (Spitfire V N° de série AA909) grâce à l'aide trouvé sur place (réseau ??) ont pu regagner l'Angleterre via Gibraltar.





Bronislaw Malinowski

**Czeslaw Sniec** 

Le troisième pilote non identifié : spitfire V EP558

Le 8 Septembre 1943, Charles Raymond FRASER pilotait le Supermarine Spitfire Mk XII numéro de série MB852, un avion affecté au Squadron le 18 août 1943.

MB852: 4407 Ilème spitfire construit.

Au sein de ce Squadron, il a côtoyé deux célèbres pilotes des Forces Aériennes Françaises libres, **Jean MARIDOR** (qui a participé à l'opération au cours de laquelle « Chuck » a été abattu)







(qui ne participera



Photos et effets personnels de Charles Fraser (source Mr Carton).

On peut voir sa gourmette.

La poignée de son parachute et son parachute ont été caché dans un puits par la famille Carton de Mons en Pévèle.



Une résidente de l'Ephad possède un foulard d'évasion, donné par son fiancé à l'époque. Don qu'il avait reçu d'un pilote Anglais, abattu non loin de leur village.

Source: Antiq'air Flandre-Artois, passionmilitaria.

Autre témoignage : source : bulletin municipal de Mons en Pévèle avril 1993.

Le témoignage oculaire du combat aérien entre un Spitfire et un Messerschmitt qui se mitraillaient mutuellement à basse altitude.

L'Allemand visiblement moins rapide, a rompu le combat et, tel un loup fonçant vers sa tanière (Lesquin) volant en rase motte, attira l'Anglais à sa poursuite vers la défense anti-aérienne d'Avelin. Le Spitfire réalisant les tirs de mitrailleuses à son encontre, monta en perpendiculaire en accusant une trainée de fumée blanche, puis s'enflamma. J'ai pu alors remarquer la chute d'un objet qui tombait telle une pierre, puis qui s'ouvrait brusquement à 200 m du sol, puis remontait de 40 m sous la pression de l'air et enfin retombait au sol dans la plaine située entre l'église de Tourmignies et le hameau de petit Attiches.

Branlebas au poste d'observation du réservoir de Mons en Pévèle. Deux véhicules comportant une dizaine d'hommes armés partaient aussitôt en chasse pour récupérer l'aviateur.

Celui-ci qui n'avait pas été blessé et avait réalisé la proximité de la foret de Phalempin, se dirigea vers celle-ci.

En cours de route, il se présenta à la dernière ferme habitée par Mr et Mme Miquet.

Ceux-ci, après s'être remis de leur émotion, proposèrent au pilote de quitter sa tenue militaire pour des vêtements civils. Apres un léger repos, il prit alors à nouveau la direction de la foret.

Ayant carte et boussole, il se dirigeait vers Douai en longeant le bois dans la direction de Drumetz. C'est ainsi que vers 18h30, il se présenta à Gaston, fils ainé de Mr et Mme Carton, occupé aux travaux des champs face au chemin de Drumetz-Thumeris. Bien que son interlocuteur ne parlait pas français, après quelques paroles et gestes, Gaston comprit que l'intéressé était Anglais et décida de le ramener à la ferme en traversant la plaine. Avant de mettre ses parents au courant, il demanda à son hôte de se cacher dans le hangar à paille.

Mr et Mme Carton ayant 6 enfants de 4 à 17 ans, il était prudent que ceux-ci n'en sachent rien (d'autant plus que quiconque cachant ou aidant des soldats alliés serait fusillé).

Mr et Mme Carton et leur fils se concertèrent le soir même et conclurent qu'il était impossible, du fait des enfants, de cacher l'aviateur. Ils décidèrent d'en référer à Mr le doyen Logez (combattant 14-18). Mr Carton ayant pris contact, ils se mirent d'accord sur le fait qu'il conduirait son hôte le lendemain dans la soirée. Le portail de l'église serait entrouvert et Mr le doyen, à l'intérieur, le prendrait en charge.

Le lendemain vers 18h, le capitaine Fraser faisait ses adieux à Mme Carton et lui confiait quelques

objets personnels, entre autres sa poignée de parachute ventral. En effet, s'étant éjecté de son appareil, le parachute dorsal s'était accroché et déchiré, occasionnant une chute libre. A moitié évanoui, ce n'est qu'au troisième essai qu'il réussit à décrocher la poignée du parachute ventral. Avant le départ, Mr Carton fit comprendre à son hôte de le suivre à 100 m de distance, vêtu de toile bleue, une binette sur l'épaule, l'équipée commença par le sentier des champs faux, La Lourderie, La rue du 8 mai, Le pas Roland et l'abbaye. Hélas, l'intéressé n'avait pas bien compris les recommandations de Mr Carton au départ ou bien fut impressionné par la présence de soldats allemands place de l'église. Aussi ne pénétra-t-il pas dans celle-ci et il continua de suivre Mr Carton en descendant la rue Saint Jean puis celle du cimetière. Mr Carton, à la montée des escaliers du petit sentier du "van", lui expliqua qu'il fallait entrer dans l'église. Un deuxième passage fut concluant. Le doyen Logez cacha l'aviateur pendant dix jours dans la pièce derrière le cœur de l'église au fond du jardin.

Mr et Mme Carton assurèrent la nourriture pendant ce séjour, Mr le doyen prit contact avec la résistance "WO". Le responsable du secteur, Mr Fidèle Dubois de Martinval- résistant de première heure, grand patriote, Combattant 14-18, marié à une personne de l'Isère, et bien qu'il ait sept enfants n'hésita pas à prendre en charge le rapatriement de son quatorzième aviateur. Celui-ci était resté une semaine chez Mr Dubois. Quelques jours après, une voiture traction Citroën occupée par trois hommes en civil de la gestapo, mais armés de mitraillettes, arrêtèrent Mr Dubois et l'emmenèrent à la prison de Loos. Il fut ensuite envoyé dans un camp ; on le vit pour la dernière fois le 27 mars 1945 à Buchenwald ou on retrouva son numéro de matricule 97697.

Après quelques jours, la nouvelle se répandait dans le village. L'anxiété de Mr et Mme Carton était à son comble et, de crainte d'une perquisition, firent disparaitre tout objet compromettant (la poignée de parachute) dans un puits situé dans une prairie. Heureusement, la capitulation et la libération de la région étant proches, il n'y eut pas de répression.

La guerre terminée, les faux résistants identifiés et arrêtés furent traduits en conseil de guerre et condamnés.

Le capitaine Fraser qui avait été également livré à la gestapo mais était rentré de captivité, vint témoigner au tribunal.

Profitant de sa visite en France, il se rendit à Mons en Pévèle chez Mme Carton pour la remercier de son dévouement et lui témoigner sa reconnaissance et aussi lui demander *la poignée de parachute mais celle-ci gisait au fond du puits !! En 1975, le puits étant vidé et nettoyé – eurêka !!! La poignée était retrouvée.* 



Le fameux puits toujours visible où furent cachés quelques objets personnels.

#### Souvenirs de guerre Alain Payelle.

En septembre 1943 un avion de chasse s'écrase au hameau du roseau entre Avelin et Tourmignies dans le champ jouxtant la ferme Leroy.

Le pilote "Charly" saute en parachute et se pose aux pieds de Mr Omer Bonte dans le champ qu'il labourait. Les allemands suivaient la descente de l'aviateur aux jumelles. Une demi-heure après ils étaient dans la plaine du Croquet et demandèrent ou l'anglais était ?

Mais Omer avait eu le temps de replier le parachute de le mettre dans un sac de pomme de terre et de le jeter dans un fourré couvert de ronces.

Omer affirma que s'il avait bien vu l'avion s'écraser il n'avait point vu de parachute il s'étonna même, certain que le pilote avait péri dans le crash. Le feldwebel et ses hommes harcelèrent de questions et affirmèrent qu'il était complice de quelque chose, ils le mirent en joue lui disant que s'il n'avouait pas, ils allèrent le fusiller.

A ce moment arriva un side car ayant à son bord un officier, celui-ci calma ses hommes questionna à nouveau Omer sans succès, celui-ci lui dit pour toute réponse que revenant d'Allemagne où il était prisonnier, libéré depuis huit jours, il n'allait pas risquer sa peau pour un Anglais qui de toute façon n'avait aucune chance d'échapper à ses adversaires. Il déclara néanmoins que, si parachutiste il y avait, celui-ci n'avait pu tomber que vers attiches car à ce moment il labourait en tournant le dos à cette direction. Le lendemain le parachutiste sortant de sa cachette se rend à la ferme Emile Houzé-Slots au hameau du roseau, juste derrière les débris de son appareil gardés par deux sentinelles. Il explique du mieux qu'il peut son odyssée, il connaissait un peu le Français.

Emile le conduisit à travers champs jusqu'à la ferme D'Omer Bonte – Dhenin son sauveur, celui-ci partageait son logement avec son beau-frère Jules Dhenin maquignon de son état et responsable d'une filière de récupération d'aviateurs alliés. Cette filière était rattachée au réseau WO du capitaine "Michel" plus exactement Jules et son adjoint direct Fidèle Dubois de Mons en Pévèle arrière petit cousin de ma mère, avaient une aire de prospection allant de Wattignies à la frontière vers Mouchin et Bachy. Leur responsable à l'échelon supérieur était le propre frère de Jules, Henri Dhenin d'Attiches contrôleur des farines et céréales. Celui-ci avait encore un échelon à gravir avant Michel Trotobas (le capitaine Michel) chef de réseau.



(Le capitaine Michel)

Vers 22h Jules et son protège se rendent chez nous. Mon père tailleur d'habits, confectionnait chaque année trois costumes à Jules un à ses mesures, un plus ample et le dernier très ajusté.

Du haut de mes 11 ans je me posais des questions savoir à quoi ses deux costumes pouvaient-il servir, il ne les portait jamais.

Le costume étriqué allait à peu près à ce nouveau comparse. Je dois dire que mon père m'avait fait venir, ayant une tres bonne vue, j'allais démonter les coutures d'assemblage du veston afin qu'il puisse l'ajuster parfaitement à la morphologie de ce nouveau client.

Il ne fut d'ailleurs pas le seul à qui Jules offrit généreusement l'un de ces fichus costumes. L'essayage effectué Jules me proposa, si cela me faisait plaisir de faire le lendemain matin une petite promenade dans son tilbury attelé à ruban bleu son alezan qui le promenait lors de ses visites campagnardes. Quelle ne fut pas ma surprise ce jeudi matin d'apercevoir assis près de Jules, son nouveau compagnon et mon père fut également de ce voyage nous primes la direction de Tourmignies et au hameau du roseau Jules indiqua furtivement l'impact de l'avion abattu toujours garde par deux sentinelles.

Sur la place de Tourmignies nous fîmes demi-tour, en rentrant au bercail nous repassâmes devant l'épaye.

Vers 14h mon père m'envoya informer Jules que le costume était prêt pour un essayage final. Je fus reçu par Marie sa sœur et épouse d'Homer Bonte qui ouvrit devant moi la porte de la salle à manger afin d'appeler son frère. Là j'eus la stupéfaction d'apercevoir l'état-major de la Luftwaffe certainement au complet, banquetant, chantant et buvant avec Jules et son ami muet.

Je su après la libération que sitôt son costume bien retaille sur le dos, notre pilote fut conduit par Jules chez fidèle Dubois qui l'aiguilla sur Paris via Lille afin de regagner Gibraltar.

Malheureusement il fut ramassé dans une rafle.

### 2) Le chasseur secteur Thumeries.

Tension entre la population et l'occupant.

Manifestation d'hostilité et représailles.

C'est un accident de guerre, survenu dans le ciel de Thumeries, qui va perturber la vie locale et révéler la tension latente entre la population et les autorités occupantes.

Le 2 juillet 1941, vers midi, un avion anglais est abattu par les allemands et s'écrase dans la plaine agricole derrière la ferme Flinois à une cinquantaine de mètres de la ferme. D'après un témoin qui a vu les allemands l'emporter sur une plate-forme agricole, l'avion portait des couleurs de camouflage kaki.

Mais le pilote avait sauté en parachute et, emporté par le vent, il avait atterri plus loin, dans la zone du Lobez (actuelle résidence Domerie). Il fut fait prisonnier par les allemands malgré l'hostilité manifeste des Thumerisiens présents.

Voici le récit des faits d'après un membre des renseignements généraux.

En juillet 1941 un avion de chasse Anglais était abattu sur le territoire de la commune de Thumeries tandis que l'aviateur atterrissait en parachute à quelques kilomètres de son appareil. De nombreux habitants se portèrent sur le lieu d'atterrissage de l'aviateur et se livrèrent à une manifestation à l'égard des soldats allemands qui venaient s'emparer du parachutiste. En répression de cette manifestation les autorités allemandes procédèrent quelques temps après à l'arrestation de 10 otages qui furent détenus à Valenciennes puis à Huy en Belgique. Ils ne furent relâchés qu'après plus de six mois de captivité. Entre temps la police allemande procédait à une enquête et à des perquisitions chez des personnes soupçonnées d'avoir pris part à la manifestation. Une dizaine d'entre elles, Mr Pluyme, cultivateur à Mons en Pévèle, soupçonné d'avoir été l'instigateur de la manifestation. Au cours de la perquisition à son domicile il fut constaté que son poste de TSF était branché sur Londres. Le poste fut saisi et Mr Pluyme condamné à deux ans d'emprisonnement par le tribunal militaire de Bruxelles.

En fait il semblerait que la patrouille allemande n'était composée que de deux motards et qu'ils avaient été reçus par le fermier (Mr Pluyme) et quelques femmes sortant de l'usine, venues rejoindre leurs compagnons aux champs. Les thumerisiens avaient essayé vainement d'empêcher la capture du parachutiste.

Les témoins avaient donc menacé les militaires allemands avec des fourches.

On devine bien sûr que les autorités allemandes n'ont pas apprécié et ont déclenché de sérieuses représailles. Dès le 21 juillet, Mr le oberfeldkommandant a prononcé les mesures expiatoires suivantes :

- \* Tous les appareils de TSF sont confisqués. Ils sont à livrer auprès de la mairie de Thumeries pour le 25 juillet. Le maire les remettra à la ortkommandantur, boulevard de la liberté à Lille.
- \* Tous les cafés et restaurants de Thumeries seront fermés immédiatement jusqu'au 19 août.
- \* Il est interdit à la population de quitter son logement après 16 heures le dimanche, 21 heures le lundi, 22 heures les autres jours, jusqu'au 19 août.

Comme les renseignements généraux le laissaient entendre les allemands reprochent d'une part l'hostilité de Thumerisiens contre un groupe de l'armée de l'air allemande qui affirme avoir été menacé avec des fourches et d'attitudes analogues à plusieurs reprises, enfin qu'il a été prouvé que des émissions de la radio anglaise ont été écoutées dans les auberges et des maisons privées. Dès le 26 juillet, 379 appareils de radio sont confisqués mais la kommandantur vérifie les listes des redevances des PTT et fait remarquer qu'il y avait 438 postes déclarés avant-guerre. La mairie, dans une lettre du 29 août se défend en prétextant que certains appareils ont été détruits en mai 1940 et que des immeubles sont occupés par l'armée allemande.

Frédéric Krajewski