

Henry James Cecil ELWIG
Observateur au 110 Squadron à Bettoncourt
au sein de l'Independent Force R.A.F. en Lorraine

(Jonathan LEMARQUIS)



Henry James Cecil Elwig dans l'immédiat après-guerre (*coll. Nick Elwig*)

Introduction

Cent ans, jour pour jour... 25 Septembre 2018, la visite de Nick Elwig à Bettoncourt d'où son grand-père paternel avait décollé pour la dernière fois le 25 septembre 1918 avant un atterrissage forcé brutal qui le conduira en captivité. Nick, qui auparavant avait tenu à visiter le cimetière militaire du Commonwealth de Charmes où repose une partie des personnels britanniques présents sur le front lorrain qui eux n'ont pas eu la chance de survivre à leur engagement. Tout est parti d'un ancien message laissé sur un blog lors de l'élaboration d'un mémoire de Master 2 en 2011 et un simple mail de Nick de type « bouteille à la mer » envoyé récemment afin d'avoir des informations sur ce fameux terrain. Un petit-fils qui n'avait entendu que peu de choses de la part de son aïeul mort quand il n'avait que onze ans, de vagues mots comme avion, crash, survie, camp...

I Jeunesse et passion pour l'aviation

Henry James Cecil Elwig surnommé Cecil par ses parents (Henry et Alderman Elwig) mais prénommé Henry ou Harry, ou plus tard encore simplement James dans les documents officiels, est né le 10 avril 1900 à Turnbridge Wells dans le Kent. Il

s'engage au titre du Royal Naval Air Service comme Flight Officer le 21 décembre 1917. Transféré dans la Royal Air Force naissante comme tous les aviateurs le 1^{er} avril 1918, il continue sa formation d'observateur en tant que Flight Cadet notamment en passant par les écoles de pratique à la navigation (Hastings, Reading), au bombardement (Stonehenge) et au tir à la mitrailleuse Lewis (Eastchurch, Hythe, New Romney). Promu 2nd Lieutenant le 12 août 1918, il est affecté au 110 Squadron basé à Kenley, commandé par le Major Hazelton Nicholl. C'est la toute première escadrille à employer le monomoteur de bombardement de jour type De Havilland DH9a. Détail étonnant, les avions de l'unité sont entièrement payés par une souscription lancée par un prince indien, le Nizam d'Hyderabad. Elwig profite en milieu de ce mois d'août de l'octroi d'une permission et retourne chez ses parents. De retour en escadrille, il se prépare pour partir au front le 29 de ce mois.



H.J.C. Elwig en début de carrière d'officier de la RAF (*coll. Nick Elwig*)

II En Lorraine

L'escadrille en provenance de Kenley puis Lympne arrive dans l'hexagone par la voie des airs le 31 août, passe par le Bourget (pour certains appareils) et rejoint le 3 Aircraft Depot britannique de Courban (Côte d'Or). Le lendemain l'unité atterrit finalement sur son aérodrome d'affectation, le terrain de construction anglaise de Bettoncourt (Vosges). C'est un choc pour Elwig et ses camarades. En effet celui-ci se révèle exigü contrairement à ceux qu'ils ont connus en Angleterre et a une pente dans le sens opposé au vent dominant qui fait que les appareils s'envolent juste au-dessus des hangars mal placés en bordure de piste. Enfin, en cas de pluie, le terrain devient lourd, prend un aspect labouré, ce qui a pour effet d'augmenter les distances de décollage. Malgré tout le personnel bénéficie d'aménagements performants. Des membres du Chinese Labour Corps (ayant érigé en partie l'aérodrome) ont même peint de façon élégante le camouflage des baraquements, bien que cela se révèle inutile par la suite, les installations se voyant à des kilomètres à la ronde. L'escadrille est alors affectée au 88th Wing (Lieutenant-Colonel W.D. Beatty) et placée sous la tutelle de l'Independent Force R.A.F. (Major General Trenchard) dont le but est le bombardement stratégique sur l'Allemagne et la Lorraine annexée. Elwig participe alors à la première mission de l'escadrille le 14 Septembre sur Boulay. Formant un équipage soudé avec son pilote, le Lieutenant Charles Bynon Ellis Lloyd, et son

avion fétiche (« Hyderabad N°9 », numéro de série E9660) il enchaîne les missions sur Bühl le 15 septembre et Ludwigshafen/Mannheim le 16 septembre.



Le pilote d'Elwig, le Lieutenant Charles Bynon Ellis Lloyd (*Keith Rennles*)

III La dernière mission

Après plusieurs jours de nuages bas, de pluies et de vents forts, le temps s'améliore et permet d'entamer de nouvelles missions. Ce mercredi 25 septembre, treize DH9a répartis en deux formations ou « Flight » (une de 7 et une de 6 appareils) sont chargées de bombarder le réseau ferré et les usines de Francfort. Faisant partie de la deuxième formation, Elwig décolle à bord de son « Hyderabad n°9 » à 10H05. Les treize avions survolent Lunéville puis franchissent la ligne de front à l'ouest de Blâmont tout en gagnant l'altitude salvatrice, sauf pour le moteur type Liberty 12A V12 de 400 chevaux qui connaît parfois des problèmes de givrage. Les formations sont ensuite engagées rapidement par la chasse ennemie à une altitude d'environ 5000 m vers 11h15 à l'ouest de Saverne. Les avions ennemis sont tenus à distance, mais durant tout le trajet aller, leur nombre ne cesse de grossir jusqu'à la phase de bombardement proprement dite vers 12H40 (à 5200 m au-dessus de Francfort). Les combats qui s'en suivent sont confus et les pertes de chaque côté enflent (un chasseur allemand aurait été abattu par Elwig lui-même mais non confirmé). Neuf appareils britanniques s'en sortent mais doivent affronter les vents forts qui les poussent vers l'Est. C'est à ce moment que le DH9a d'Elwig tombe en panne sèche, une panne due à l'allongement du trajet ou à des dégâts infligés au combat (la victoire sera d'ailleurs attribuée à l'Offizierstellvertreter Eduard Prime de la Jasta 78b de Bühl vers 15h). Moteur coupé l'équipage est obligé de tenter un atterrissage forcé dans le massif Vosgien. Perdant le contrôle des ailerons un peu avant le contact avec le sol, le crash se révèle violent.



Unique et magnifiquement restauré après sa redécouverte dans les remises du musée de Krakow en 1967, le DH9a « Hyderabad n°12a » n°F1010 a participé à la mission du 25 septembre 1918 depuis Bettoncourt (*Royal Air Force Museum, Alan Wilson, Flickr*)

IV Survie et captivité

Avec une lèvre fendue, un nez en sang et un front meurtri, le pilote, et son observateur (blessé aux deux mains) essaient de mettre le feu au restant de l'appareil pour qu'il ne tombe pas aux mains de l'ennemi. L'avion à moitié brûlé, l'équipage cherche un abri dans la forêt pour attendre la tombée de la nuit. Les aviateurs profitent ensuite de la présence d'un ruisseau pour boire et panser leurs blessures ainsi que pour cacher leurs équipements de vol. Après une marche d'environ 5 km, encore marqués par ce qu'ils viennent de vivre, Elwig et Lloyd dorment jusqu'à midi le lendemain (26 septembre) et tentent alors de rejoindre la ligne de front. Entendant des coups de feu et des tirs de mitrailleuses, ils se cachent et attendent la nuit pour traverser une vallée séparée par deux routes et une voie ferrée (surement dans les environs de Schirmeck). Le 27 septembre, totalement épuisés ils se rendent à deux soldats allemands. Ils sont conduits dans un village où on leur donne à manger, de la bière, et du café avant de les interroger. Ils sont ensuite dirigés vers Sarrebourg en passant par le Donon, transportés dans un chariot ouvert sous une pluie battante. Là ils sont de nouveau interrogés mais par l'officier commandant le terrain d'aviation de Bühl qui leur donne des nouvelles d'autres pilotes de leur escadrille tués ou fait prisonniers. Ils sont finalement envoyés au camp de prisonniers pour officier (Offizierlager) de Strasbourg le 28 Septembre, l'Offizierlager de Karlsruhe le 3 octobre, le camp d'internement civil de Rastatt (ou Internierungslager servant ici de camp de transit) aux environs du 9 octobre, l'Offizierlager de Landshut vers décembre et enfin semble-t-il au célèbre Internierungslager de Ruhleben (arrondissement de Spandau près de Berlin)

| | | | | | |
|-----|-------|------|----------|--------------------------------|---|
| 14. | Elwig | Ltn. | R. A. F. | Vogesen 25.9.18. | 10.41900Tunbridge Wells, H. Elwig Esq. |
| | Henry | | | Offz. Gef. Lager Karlsruhe. | 25 Monot Sphrain Rd. Tunbridge Wells England. |

Transfert de Karlsruhe à Landshut en décembre 1918 pour Elwig (coll. Nick Elwig)

V Home Front et sortie de guerre

Selon la presse locale (*Tunbridge Wells Advertiser* du 4 octobre 1918) les parents du 2nd Lieutenant Elwig sont prévenus de la disparition de leurs fils par le War Office au début du mois d'octobre. Toujours dans le même journal on apprend le 11 octobre que la famille a reçu une lettre du chef d'escadrille d'Elwig, et le 18 octobre une information comme quoi il serait prisonnier de guerre. Les parents reçoivent également des cartes postales rassurantes de leur fils : une datée du 28 Octobre, une reçue le 15 novembre et enfin une carte postale photographique datée du 3 novembre reçue début décembre. Par contre aucun colis envoyé par ses parents ne parvient à Elwig. Souffrant de faim ce dernier est transféré à Danzig après quatre jours de train dans des wagons de 4eme classe. Pris en charge par la Croix Rouge, il embarque extenué sur un navire hôpital le 10 décembre et débarque à Leith en Ecosse le 13. Transitant par York il arrive chez ses parents le dimanche 15 décembre au matin. Le Lieutenant Lloyd, son pilote, est également rapatrié le 13 décembre.



Camp de prisonnier de Karlsruhe le 3 novembre 1918, Elwig est le deuxième et Lloyd sûrement le troisième en partant de la droite (coll. Nick Elwig)

Epilogue

Reprenant du service, il va successivement prendre un poste à Constantinople puis se joindre à l'expédition anglaise en Russie contre les Bolcheviks au sein du 47 Squadron commandé par Raymond Collishaw (deuxième plus grand as canadien). Il tombe rapidement malade (typhoïde selon Nick) vers juillet 1919 et rentre en Angleterre en janvier 1920. Il devient conseiller juridique en 1922. Il accède selon toute vraisemblance à la réserve territoriale de l'armée de terre dans l'artillerie en 1926 pour finalement reprendre de nouveau du service dans la RAF entre 1940 et 1946 (en Angleterre où il côtoie notamment le célèbre pilote Peter Townsend et dans la méditerranée) et terminant avec le grade de Squadron Leader.



Nick, à droite sur la photographie, sur les traces de son grand-père
(*Espace de Mémoire 1939-1945, Vézelize*)

Jonathan LEMARQUIS, Gondreville, 26 Septembre 2018

Sources

Entretien du 25/09/2018 et échange de mails avec Nick Elwig

Archives privées famille ELWIG

National Archives (Kew, Angleterre) : AIR 76/151/86 et AIR 76/304/14

ARMSTRONG (William), *Pioneer Pilot*, Poole, Blandford Press, 1952

LEMARQUIS (Jonathan), « L'aéronautique militaire de l'Empire britannique dans l'Est de la France 11 Octobre 1917-11 Novembre 1918 », Mémoire de Maîtrise, Nancy, Université de Nancy II, 2011

POPE-HENNESSY, *Map of the Main Prison Camps in Germany and Austria*, Londres, Nisbet and Co Ltd, 1916

RENNLES (Keith), *Independent Force: The War Diary of the Daylight Bomber Squadrons of the Independent Air Force, 6 June to 11 November 1918*, Londres, Grub Street, 2002

<http://www.airhistory.org.uk/rfc/aircraft.html>

<https://www.rafmuseum.org.uk/documents/collections/77-A-921-DH-DH9A-F1010.pdf>

http://www.wikiwand.com/en/List_of_prisoner-of-war_camps_in_Germany