

Le Typhoon abattu le 3 janvier 1944 à Sacy-le-Grand

Eric FARDEL

Habitant Sacy-le-Grand, passionné par les deux guerres mondiales ainsi que par l'aviation, j'avais depuis plusieurs années été informé de la chute d'un avion dans les marais de la commune. Plusieurs témoignages quelquefois contradictoires, faisaient état d'une épave complète visible en période de beau temps et qui disparaissait à nouveau à l'arrivée de l'automne et des pluies. Le *Typhoon* des marais de Sacy avait tout d'une légende, mais je décidai cependant au début de l'année 2009 d'effectuer des recherches au sujet de ce crash.

J'ai d'abord contacté M. Dominique Lecomte et M. Gérard Lequien, deux personnages incontournables pour les recherches de chute d'avion dans la région. Ils avaient déjà enquêté à ce sujet ainsi que M. Marcel Mavré¹ et ils m'orientèrent vers un lieu se situant dans une propriété privée appartenant à M. Christian Verbeke. Avant de contacter le propriétaire du site, je m'assurai de la réalité des faits par la consultation d'archives officielles. Il était bien établi que, le 3 janvier

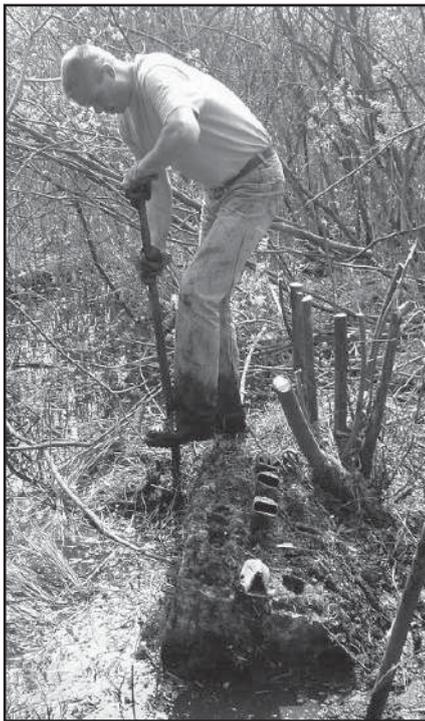
1944, un *Hawker Typhoon Mk IB n° JR 523* du *Squadron 198* s'était abattu sur le territoire de la commune de Sacy-le-Grand. Le pilote, le *Flying Officer*² (F/O) H.H. MacKenzie, âgé de 24 ans, était décédé lors du crash et fut enterré au cimetière militaire de Beauvais-Marissel³, tombe n° 206. Des témoins de l'époque me confirmèrent que l'avion n'avait jamais été extrait du marais, mais qu'après la guerre un ferrailleur et plusieurs habitants étaient venus retirer des parties de l'appareil.



Rendez-vous pris avec M. Verbeke, je me présentai le 11 avril 2009 à l'entrée de cette propriété, accompagné de M. Lecomte et M. Lequien. Dès le départ une bonne nouvelle nous attendait : en effet le gardien, M. Anthony Pitois avait quelques temps auparavant trébuché sur un morceau de métal dépassant du sol lors d'une traque aux sangliers. Rapidement donc, il nous emmena vers le lieu présumé du crash, où très vite nous découvrîmes plusieurs débris d'avion. En élargissant nos recherches, nous aperçûmes, émergeant à peine de l'eau (le temps était sec), un moteur aux formes caractéristiques du *Napier Sabre* de 24 cylindres en H⁴ équipant le *Hawker Typhoon*. Comme souvent, les légendes ont une petite part de vérité et même si l'avion n'était plus complet, ce moteur n'était sans doute pas visible lorsque le niveau d'eau des marais était au plus haut. Le moteur paraissait relativement bien conservé et nous avons décidé de le dégager.

Après plusieurs journées de travail, il fut complètement sorti de la boue le 29 mai 2009. Dans le trou ainsi créé nous découvrîmes d'autres éléments du *Typhoon*

dont une pièce (cache-pipes d'échappements) numérotée « JR 523 ». Afin d'extraire notre découverte hors du marais, il fallut dans un premier temps ouvrir un chemin à la tronçonneuse parmi la végétation luxuriante, puis fabriquer une « luge » pour remorquer le moteur jusqu'à la terre ferme. Le 16 juillet 2009, cette opération était terminée et nous pouvions commencer son nettoyage.



Dès la découverte du lieu de chute de l'avion, nous avons également entrepris des recherches pour retrouver la famille du pilote au Canada et nous avons informé le maire de la commune de nos travaux. Grâce aux nombreux contacts de Dominique Lecomte en Angleterre, Canada et USA, nous avons pu retracer le parcours militaire du F/O MacKenzie ainsi que sa dernière mission du 3 janvier 1944. Ces contacts nous ont également permis de correspondre avec des membres de la famille MacKenzie et plus particulièrement avec deux neveux.

Très rapidement, nous avons souhaité que ce moteur puisse trouver une place dans la com-



A gauche : le moteur à peine visible est détourné à la bêche par Eric Fardel.

Ci-dessus : Dominique Lecomte, Gérard Lequin et Eric Fardel. Une pale est restée solidaire du moteur, grâce au milieu tourbeux la conservation de l'ensemble est exceptionnelle.

mune pour honorer la mémoire du pilote et nous avons entrepris des démarches dans ce sens.

Henry Hector MacKenzie est né le 17 avril 1920 à Anyox, Colombie Britannique au Canada. Il était le fils de H. H. MacKenzie (médecin) et de Marie MacKenzie, il était l'aîné de deux frères : K. Roderick et Ian Malcolm.

Il s'était engagé dans la *Royal Canadian Air Force* (RCAF) à Vancouver le 13 août 1941. Affecté au *Manning Depot* N°1 (Toronto) le 30 août 1941, il fut ensuite dirigé à la N° 10 *Initial Training School* de Toronto le 11 novembre 1941. Passé ensuite à la N° 10 *Elementary Flying School* à Hamilton, Ontario le 4 janvier 1942, il en sortit diplômé et promu *Sergeant*, le 17 juillet 1942.

Il débarqua en Grande-Bretagne le 18 août 1942 et fut affecté à la N° 55 *Operational Training Unit* le 22 septembre 1942. Il était décrit par le *Wing Commander* W.D. David comme suit : « Un

pilote au-dessus de la moyenne qui est tout ce qu'il y a de sérieux à tout moment. Discipline et ponctualité très bonnes ». Affecté au *Squadron 198* le 15 décembre 1942, il fut promu *Flight Sergeant* le 17 janvier 1943, puis *Flying Officer* le 21 décembre 1943.

Le 3 janvier 1944 à 11H40, il décolla de la base de Manston en Angleterre à bord du *Hawker Typhoon Mk IB* n° JR 523. Il était *Blue 3* dans une formation de 4 *Typhoons*⁵ qui avait pour mission l'attaque de la base de Juvincourt (Aisne). Les trois équipiers de MacKenzie étaient le F/Lt R.O Curtis, le F/Lt Dall et le F/O R. Amstrong. Aux environs de Compiègne, la formation engagea le combat contre 5 *Messerschmitt Bf 109G* rencontrés au-dessus de la forêt. A l'issue de ce combat, le F/Lt Curtis revendiqua 1 *Bf 109* abattu tandis que 2 autres étaient endommagés par les tirs des F/Lt Dall et du F/O R. Amstrong. Malheureusement, la formation était désunie et trois *Typhoons* regagnèrent individuellement la



Un moment important pour le jeune MacKenzie :
la remise de son brevet de pilote de la RCAF (Archives familiales)



Le jeune officier pose avec fierté et
l'insouciance de ses 24 ans (A.F)

base de Manston. Après ce combat, des témoins à Sacy-le-Grand aperçurent un avion en difficulté qui cherchait à se poser en urgence. Il effectua un tour aux environs du village, moteur tournant et dégageant une épaisse fumée noire, puis au deuxième passage le moteur s'arrêta et l'avion plongea dans les marais. Les soldats allemands se rendirent sur les lieux et constatèrent le décès du pilote toujours dans l'avion, ils ne dégagèrent le corps que le lendemain. Un pilote allemand, l'*Unter-offizier* Willibald Reimer⁶, de la 6./JG2, revendiqua à cette date et à 12H24 une victoire sur un Typhoon volant à basse altitude. Le lieu indiqué est Creil, mais on peut supposer qu'il s'agit bien là de l'avion de MacKenzie, Creil se situant à peu de distance à vol d'oiseau de Sacy-le-Grand. Le F/O H.H. MacKenzie sera inhumé au cimetière militaire de Beauvais-Marissel avec la mention «Inconnu» et ce n'est qu'après une enquête menée en 1946 par les services de la RAF qu'il sera formellement identifié.

Dès le début de cette aventure, nous avons voulu que ce moteur retrouvé au cœur des marais soit

mis en valeur, pour rendre hommage à son pilote. M. le maire Didier Warmé, ainsi que les membres du conseil municipal de Sacy-le-Grand ont tout de suite répondu favorablement à nos souhaits. En octobre 2009 une première réunion en mairie nous a permis de présenter le résultat de nos recherches et de soumettre un projet de monument avec le moteur Napier sabre de l'avion. Le 28 janvier 2010, suite à une délibération du conseil municipal, il fut décidé de baptiser une nouvelle rue en construction du nom de H.H. MacKenzie. A ce jour et après les derniers entretiens avec le maire de Sacy-le-Grand, la réalisation du monument et de son inauguration ainsi que de la rue sera effective le 25 juin 2011 en présence de l'un de ses neveux.

Cette cérémonie, sera l'occasion de rendre hommage et de se souvenir du sacrifice de ce jeune pilote canadien tombé à Sacy-le-Grand. Le monument ainsi réalisé avec son moteur, sera aussi l'expression du devoir de mémoire que les habitants et le conseil municipal souhaitent entretenir au sein du village.

Notes

¹ Marcel Mavré, *La guerre 39-45 dans le ciel de l'Oise*, Editions Delattre 2006. Cet ouvrage incontournable recense plus de 500 chutes d'avions dans notre département.

² Ce grade correspond à celui de lieutenant aviateur.

³ Le Cimetière Militaire National de Beauvais Marissel se situe sur la route d'Amiens. Les Allemands y enterrèrent nombre d'aviateurs, même s'ils étaient tombés dans des endroits éloignés.

⁴ Ce moteur était constitué de deux fois douze cylindres à plat superposés, sans soupapes et développait une puissance de 2500 chevaux. Il existe à ce jour moins de cinq moteurs Sabre conservés et répertoriés dans le monde.

⁵ Blue 3 correspond à son indicatif radio.

⁶ Cette victoire fut la seule créditée à ce pilote, qui connut également un destin tragique : il fut abattu le 16 mars 1944 par des P47, au-dessus du secteur de Clastres/Saint-Quentin. Il est inhumé au cimetière de la Malmaison.



Photo: Eric

A gauche : le moteur avant restauration

A droite : blason du 198 Squadron avec sa devise
(il renaît du feu)

En bas : le moteur prêt à être exposé



Photo: Eric Fardel