

Un espion nazi pilote de la RAF

Au début de 1940, la Gestapo réussit à infiltrer un de ses agents dans un escadron de la Royal Air Force !

Par Richard Chapman et Roy Nesbit. Traduit de l'anglais par Michel Bénichou.



D.R.

La piste de cette histoire incroyable s'est ouverte devant moi il y a quelques années, alors que je cherchais des photos d'avions anglo-saxons exposés au Deutsche Luftfahrtsammlung Berlin (musée d'aviation de Berlin) en 1942. Parmi ces machines se trouvait un Hawker "Hurricane" de la RAF, mais, comme de nombreux "Hurricane" tombèrent en mains allemandes pendant la Deuxième Guerre mondiale, je n'y prêtai guère d'attention. Quelques mois plus tard, cette photo atterrit sur mon bureau. Cette fois, un détail accrocha mon regard : le code de cet avion, PA-A, n'évoquait pour moi aucune unité de

chasse opérationnelle. Vérification faite, je découvris qu'il s'agissait du code du 55 OTU, unité de transformation opérationnelle où les pilotes étaient préparés à l'emploi du "Hurricane" au combat.

Constatant que le 55 OTU était stationné sur la base d'Usworth, près de Durham, au nord de l'Angleterre, je me demandai comment cet avion avait pu se retrouver dans la principale collection d'avions allemande. Ce ne sont pas ses missions qui auraient pu l'entraîner au-dessus d'un territoire tenu par les Allemands lequel, en outre, se trouvait aux limites de sa distance franchissable en partant de Durham. Je téléphonai donc à un vieil

Des pilotes tchécoslovaques du Squadron 312 regardent décoller les "Hurricane" I à Speke (Lancashire), où ils furent basés de septembre 1940 à mars 1941. Parmi eux, un espion s'infiltra, qui évita avec soin de participer à toute opération.

ami, coauteur de cet article, un historien britannique de renom que les auteurs du *Fana de l'Aviation* connaissent bien : Roy Nesbit. Roy fut immédiatement attiré par ce mystère. Il alla vérifier s'il existait le rapport de perte du "Hurricane" I, matricule W9147, codé PA-A du 55 OTU. Oui, il existait !

Porté manquant pendant un exercice en vol

Selon ce rapport, le "Hurricane" disparut au soir du 18 septembre 1941, en mer, entre Sunderland et West Hartlepool, au cours d'un exercice de combat tournoyant avec un autre "Hurricane" piloté par un ►

sous-officier polonais. Ce dernier perdit de vue l'avion de son instructeur qui partit en piqué vers la mer avec "des flammes sortant de son radiateur". Cet instructeur était le Sergent Augustin Preucil, un volontaire tchèque, qui fut porté "manqué, présumé mort."

Qui était Preucil ? Pourquoi a-t-il disparu ?

Roy et moi savions qu'il y avait matière à creuser : de toute évidence, le Sgt Augustin Preucil n'était pas tombé en mer du Nord, mais avait conduit le "Hurricane" IW9147 jusqu'au continent européen. Qui donc était Preucil, et pourquoi avait-il tout fait pour se débarrasser de son élève ?

Parmi les nombreux étrangers qui servirent volontairement dans la RAFVR (Réservistes volontaires de la RAF), les Tchécoslovaques, navigants ou pas, possèdent des états de service magnifiques. Ils s'étaient expatriés en fuyant l'Occu-

La photo par laquelle cette histoire commença : dans la Deutsche Luftfahrt-sammlung à Berlin, le "Hurricane" I, W1947, PA-A du 55 OTU. C'est à son bord que Preucil rejoignit la Belgique, le 18 septembre 1941. A l'arrière plan, le Dornier Do X D-1929 qui traversa l'Atlantique nord en 1931. Tout ceci disparut dans un bombardement à la fin de la guerre.

cupation allemande et se battirent pour la libération de leur pays. Leurs succès sont légendaires ; beaucoup d'entre eux finirent la guerre justement couverts de médailles et d'honneurs. D'autres furent tués, dont les noms ne sont pas oubliés. Mais tout pays a ses traîtres.

Augustin Preucil, familièrement surnommé Gusta, naquit le 3 juillet 1914 à Trebsin, près de Benesov, en Tchécoslovaquie. Après sa scolarité, il suivit les traces de son père pour devenir tailleur. Plus tard, il rejoignit la Force aérienne tchécoslovaque, où il fut breveté pilote. Il fut alors affecté comme instructeur à la 6. Letka, 1. Letecký pluk T.G. Masaryk (6^e Escadron, 1^{er} Régiment, baptisé du nom du premier président de la République tchécoslovaque, Thomas G. Masaryk). Sa carrière dut être brève, parce qu'il n'était encore qu'homme du rang au moment de l'invasion allemande de son pays. Il avait déjà été versé dans la réserve, et travaillait comme apprenti dans un atelier de Prague.

Il est évident que Preucil ne désapprouva pas la soumission de son pays, puisqu'il demanda son incorporation dans la Luftwaffe. Elle lui fut refusée parce qu'il n'était pas allemand de naissance. Selon son témoignage, il tenta également de gagner le Brésil, mais quitter le nouveau protectorat allemand était un crime, et il fut arrêté. Durant l'été 1939, la Gestapo le persuada de devenir un de ses agents. Une branche de cette organisation ignominieuse, la police secrète de l'Etat allemand – en fait une police politique –, avait été installée à Prague sous les ordres du Kommissar Oskar Fleischer. Preucil reçut l'ordre de "s'évader" en Pologne pour rejoindre les Tchécoslovaques qui s'étaient réfugiés. Le nouvel espion passa la frontière à Frystat, accompagné par des cris et des coups de feu authentifiant son évasion, et gagna Cracovie. De là, il fut envoyé à Male Bronovice, un camp réservé aux Tchécoslovaques. Cependant, les Polonais ne voulaient pas incorporer les volon-

DEUTSCHES TECHNISEUM BERLIN



taires tchécoslovaques, de peur de justifier une réaction allemande. Les nouveaux arrivants furent donc détournés vers la France, la plupart par bateau, de Gdansk au Havre. Il est vraisemblable que Preucil suivit cette route.

Comment un agent nazi passa en Angleterre

Les Français furent encore moins accommodants que les Polonais. Ils avaient signé un pacte d'assistance mutuelle avec la Tchécoslovaquie en 1925, mais, dès lors que ce pays était sous domination allemande, incorporer ses ressortissants dans son armée pouvait provoquer un incident diplomatique. Toutefois, les Français trouvèrent une solution. Les Tchécoslovaques pouvaient soit s'engager dans la Légion étrangère, soit repartir chez eux. Beaucoup choisirent la première solution et partirent à Marseille où, par une ironie de l'histoire, leurs premiers instructeurs furent des Allemands

hargneux. Après leur école, la plupart furent affectés à Sidi-Bel-Abbès en Algérie, où la garnison française leur mena la vie dure... On ne sait si Preucil arriva en France assez tard pour éviter ce circuit, mais il n'a certainement pas servi dans l'armée de l'Air avant la guerre. L'attitude des Français changea vite lorsque le conflit éclata. Ceux qui se trouvaient en France et en Algérie furent autorisés à rejoindre les forces françaises. Preucil entra dans l'armée de l'Air et fut entraîné comme pilote au stage n° 6 du Centre d'instruction de Chasse de Chartres. Les détails de son séjour sont perdus, mais on sait qu'après sept mois de stage, son instructeur, le Sgt Rudolf Zima, le jugea médiocre pilote, plus prompt à s'amuser qu'à améliorer ses connaissances et ses compétences. Il vola vraisemblablement sur Dewoitine D.501, Morane-Saulnier 406 et Bloch 151.

Très peu de Tchécoslovaques combattirent pendant la bataille de France, probablement parce qu'ils

manquaient d'entraînement ou ne purent être intégrés. Ils étaient un millier, mais seulement 123 combattirent dans l'armée de l'Air et Preucil n'en fit pas partie.

Peu avant que la défaite de la France ne soit confirmée, Preucil sut qu'il lui fallait rejoindre l'Angleterre pour continuer son travail d'espion. On pense qu'il prit le bateau à Bordeaux. De récentes découvertes révèlent qu'il prétendit à des amis avoir volé un avion en France, combattu des chasseurs allemands, puis s'être posé en Espagne d'où il avait rejoint l'Angleterre !

Tous les aviateurs Tchécoslovaques arrivant en Angleterre, navigants ou pas, furent incorporés dans la RAFVR. Ils furent d'abord envoyés à Cosford, dans le comté de Shrop, pour faire leurs classes, en suivant certainement des cours d'anglais. Augustin Preucil ne fit pas exception, devenant le "sergent" matricule 787344. L'accès aux dossiers du personnel de la RAF pendant la Deuxième Guerre mondiale, ►

Ci-dessous, un Letov S.328 du 91^e Escadron du 6^e Régiment de chasse lourde tchécoslovaque. Preucil vola certainement sur ce type d'avion dans son unité.

En bas, un CKD E-39 à moteur Walter de 120 ch, avion utilisé par le 1^{er} Régiment, et sur lequel Preucil vola également.



conservés à Innsworth, est encore interdit. Toutefois, il est possible de suivre la trace de Preucil grâce à des documents de la République tchèque et aux archives des unités de la RAF, conservés par le Public Records Office à Kew, les archives nationales britanniques. Malheureusement, il manque les archives de 1940 et 1941 de la base de Cosford. La nouvelle affectation de Preucil fut le Squadron 43 à Usworth, près de Durham. Cette unité fut affectée à l'entraînement le 19 septembre 1940; le nom de Preucil apparaît souvent pendant les deux mois suivants. Il volait sur "Hurricane" I, travaillant notamment la voltige, le vol en formation, le combat et le vol à haute altitude. Beaucoup des stagiaires portaient des patronymes tchécoslovaques ou polonais, qui, tous, disparurent des archives à partir de décembre 1940. C'est lors de son premier séjour à Usworth qu'il rencontra, à la patinoire de Sunderland, celle qu'il épousa plus tard, Muriel Kirby. Selon nos informations venant de République tchèque, l'affectation suivante de Preucil fut le Squadron 605 *County of Warwick*, à Tang-

Au Squadron tchécoslovaque 312, à Speke, un pilote distrait ses camarades.

mere, dans le Sussex. C'était une unité combattante, dotée de "Hurricane" I, en cours de rééquipement avec des "Hurricane" IIA, environ 30 km/h plus rapides. Les archives de l'unité ne font cependant pas mention de Preucil. Il fut ensuite affecté au 10 MU (Maintenance Unit/dépôt), à Hullavington, comté de Wilt, où de nombreux avions étaient révisés, dont des "Hurricane". Là encore, son nom n'apparaît pas, car les noms des pilotes sont rarement mentionnés. Il fut déplacé au dépôt n° 33 à Lyneham, dont les archives comportent très peu de noms de pilotes.

Pilote de convoyage

Toutefois, il existe une confirmation de son affectation suivante au 18 MU de Dumfries, en Ecosse. Il y arriva le 6 mars 1941, venant du 33 MU de Lyneham, comme pilote de convoyage. Le 11 Ferry Flight (escadrille de convoyage) y était attachée, mais elle fut dissoute le 1^{er} juillet 1941 et envoyée sur la base de Kemble dans le comté de Gloucester.

Dans les archives de Kemble n'apparaissent que les noms des officiers supérieurs, mais on sait que la base abritait aussi le 5 MU, qui réparaît de nombreux avions, dont des "Hurricane". A une date qui n'a pas été retenue, Preucil fut renvoyé à Usworth, cette fois comme moniteur au 55 OTU (Operational Training Unit/unité d'entraînement opérationnelle). Selon les sources tchèques, il restait constamment en relation avec un officier traitant dont le nom n'est pas connu, ni n'est présent dans les archives des services secrets dont, pourtant, une grande partie est accessible au public. On comprend que les Allemands voulaient mettre la main sur le nouveau "Hurricane" II. Deux autres agents, français ceux-là, furent envoyés par les Allemands pour entrer dans la RAF et y dérober des avions, mais ils furent pris. A Usworth, cette fois, les archives sont bavardes. L'OTU 55 avait pour tâche principale la transformation sur "Hurricane" de Tchèques et de Polonais. Des accidents d'avions étaient notés presque quotidiennement. La plupart étaient bénins, mais il y eut aussi des morts. Si la



D.R.

date d'arrivée de Preucil n'a pas été enregistrée, son nom apparaît le 27 juillet 1941 : il se trompa ce jour-là dans la gestion de son carburant et posa sur le ventre le "Hurricane" V7608 sans dommages pour lui-même. On pense qu'il fut puni pour son inattention. Son ancien commandant à Chartres, le Flight Lieutenant Frantisek Burda, qui le connut en Grande-Bretagne, affirme qu'il se laissait vivre, perpétuellement endetté.

Son dernier vol, en septembre 1941

Son dernier vol eut lieu le 18 septembre 1941 à bord du "Hurricane" IW9147. Cet avion était arrivé à Usworth à l'époque où le Squadron 43 y faisait de l'entraînement. Il portait l'insigne d'un Wing Commander sous la verrière, suggérant son éventuelle appartenance au commandant de l'unité. Selon la fiche de rapport d'accident n° 1180, Preucil totalisait 173 heures de vol dans la RAFVR, dont 163 en solo, lorsqu'il disparut pendant l'exercice de combat tournoyant qu'il effectuait avec le

A gauche, Augustin Preucil à la fin de sa formation, en 1937, à Prostějov. On l'appelait "Gusta".

Ci-contre, de gauche à droite, l'Adj. Uruba et le Flt Lt F. Cigos, du Squadron 311, et le Flt Lt Frantisek Burda. Tous les trois furent faits prisonniers.

11 pilotes tchécoslovaques du stage n° 6 au centre d'instruction à la Chasse (CIC) de Chartres en 1939. Preucil est le quatrième en partant de la gauche.

sergent pilote polonais au-dessus de la mer du Nord, entre Sunderland et West Hartlepool. L'heure relevée était "après 17 heures", probablement heure de Greenwich (GMT).

Pour savoir ce qu'il advint ensuite, nous devons nous baser principalement sur des informations provenant d'autres pays d'Europe. Nous avons d'abord pensé que Preucil s'était posé aux Pays-Bas. Cependant, Gerrit J. Zwanenburg, ancien officier chargé de recherches et d'identification au sein de la Force aérienne royale néerlandaise, nous avertit qu'aucun document allemand ne faisait état de son atterrissage aux Pays-Bas le 18 septembre 1941. Finalement, il retrouva le rapport d'une unité de la Flak de Vlissingen en Belgique, proche de la frontière avec les Pays-Bas, indiquant que, le même jour, un avion inconnu approcha à 21 h 28, heures d'Europe centrale (deux heures en avance sur l'heure GMT). L'appareil fit des cercles pendant trois minutes puis poursuivit son vol vers l'intérieur des terres. L'horaire de passage est conforme au parcours de presque

500 km accompli par Preucil pour parvenir à Vlissingen à la vitesse de croisière de 305 km/h. Au crépuscule, il était alors difficile d'identifier l'avion.

Les témoins de son atterrissage en Belgique

Les informations suivantes vinrent de Georges Van Acker qui, en Belgique, nous fit part d'un récit de Jean-Louis Roba, fameux dessinateur de bandes dessinées et amateur éclairé d'histoire aéronautique. Ce récit avait été publié dans la lettre de l'association historique de l'aéronautique belge, en 1977. Roba tenait ses renseignements des archives d'une Feldkommandatur en Belgique et des souvenirs de Didier Champion, un Belge alors âgé de 14 ans. Il était en vacances avec son père près d'Ortho, aujourd'hui intégré à La Roche-en-Ardenne, lorsqu'un ouvrier agricole hors d'haleine s'approcha d'eux. Un avion britannique s'était posé non loin, et l'on cherchait quelqu'un qui parlait anglais. Il courut vers le site, malgré l'imminence du couvre-feu, mais constata que le pilote avait déjà disparu.

COLL. MIROSLAV FIALA



D.R.



PAVEL SUMEK



D.R.

Après avoir tourné autour d'Ortho, Preucil se posa dans une prairie marécageuse à proximité d'un aérodrome allemand. Les roues du "Hurricane" s'enlisèrent, l'avion se mit en pylône, et l'hélice en bois fut brisée. Preucil, qui parlait couramment le français avec un accent prononcé, se dit aviateur allié et fut vite mis à l'abri par deux patriotes belges. Après avoir reçu des vêtements civils et de la nourriture, il abandonna leur maison et se réfugia dans les bois. A 5 heures le lendemain, il sortit et se rendit à une patrouille allemande. Les deux Belges qui l'avaient aidé, Amand Durand et Léon Charlier, furent donnés par Preucil et fusillés. L'épouse de Charlier et une autre personne appelée Antoine furent emprisonnés.

10 000 Mark de prime pour un avion périmé

Le renégat devait être très content de lui. Il était arrivé avec un avion presque intact, et avait donné des gages à ses maîtres. Il fut renvoyé à Prague, peut-être via Berlin, avec une récompense de 10000 Reichmark, une petite fortune. Il commença à œuvrer pour la section N (Abteilung N) de la Gestapo, principalement aux tâches administratives, établissant les listes de ses compatriotes combattant contre le Reich. Il a peut-être participé à l'interrogatoire d'aviateurs tchécoslovaques prisonniers de guerre. Les Flt Sgt Vilem Bufka et le Flt Lt Frantisek Burda furent témoins des activités subversives de Preucil à Prague. Bien qu'ils eussent été interrogés au principal centre de renseignement de la Luftwaffe, l'Auswertestelle West, à Oberursel, près de Francfort, ils furent tous les deux conduits, comme d'autres avia-

teurs tchécoslovaques, au centre de la Gestapo du palais Petchka, près de la place Venceslas. Bufka était le pilote et unique survivant d'un "Wellington" du Squadron 311 (Czech/Tchécoslovaque) abattu lors d'un raid sur Brême à l'aube du 23 juin 1941. Il fut accueilli par Preucil qui lui rappela qu'ils avaient servi ensemble en Pologne, en France, en Angleterre. Lorsque le commissaire de la Gestapo entra, Preucil lui répéta tout ce qu'il venait d'apprendre, laissant Bufka choqué. Frantisek Burda, abattu avec son "Spitfire" du Squadron 310 (tchécoslovaque) le 27 février 1943, rencontra Preucil pendant son interrogatoire. Impeccablement habillé, Preucil se présenta et lui offrit une cigarette. Burda refusa, déclarant ne pas le connaître, mais Preucil lui rappela vite qu'ils s'étaient trouvés dans la même escadrille à Chartres, avec deux autres Tchécoslovaques, Standa et Sticka.

Vers la fin de la guerre, le traître fut de plus en plus employé comme mouchard dans les camps où des résistants tchécoslovaques étaient retenus, et dans le camp de concentration de Theresienstadt. On pense qu'il fut à l'origine de la mort de nombreux partisans. Finalement, il dut comprendre qu'il avait choisi le mauvais côté et que l'heure des comptes allait sonner. Néanmoins, il ne fit rien pour s'enfuir et fut capturé près de Theresienstadt le 19 mai 1945.

Il est difficile de juger de la valeur de l'espion Preucil sans pouvoir étudier plus d'archives officielles. Mais, à l'époque de son procès, en 1947, la presse britannique affirma qu'il avait fourni aux Allemands des renseignements précieux sur les défenses aériennes et terrestres autour des centres industriels du Nord-Est

La base aérienne d'Usworth, le 25 juin 1941. Preucil y séjourna deux fois avec le 55 OTU, d'abord comme élève, puis comme instructeur. Des "Hurricane" du 55 OTU sont parqués en lisière du terrain.

britannique, et que des raids allemands furent lancés contre cette région après son départ. S'étant intégré parfaitement à la RAF, il put certainement fournir des informations non seulement sur les pilotes tchécoslovaques, mais aussi sur les unités secondaires de la RAF.

Le sang de ses concitoyens sur les mains

Celle-ci fut informée de la vérité sur Preucil à la fin de 1941, trois mois après son départ, par la résistance belge. Muriel Kirby, sans nouvelle, avait considéré pendant six ans que son époux était mort en héros, jusqu'au jour où, en 1947, elle découvrit à qui elle s'était mariée. Elle ne put croire que son "Gusta" avait été un espion, et se prépara même à défendre sa mémoire. La RAF lui supprima sa pension de veuve de guerre. Preucil fut indubitablement un espion, vraisemblablement l'un des rares qui réussit à passer en Grande-Bretagne et à infiltrer la RAF. Mais il faut remarquer qu'il travailla principalement contre ses concitoyens, pour de l'argent ou d'autres récompenses. Il avait du sang sur les mains; il était méprisable. Augustin Preucil fut pendu à Prague, le 14 avril 1947. Aujourd'hui, une rue d'Ortho porte le nom d'Amand Duran, victime de la trahison de Preucil. ■

Amand Durand, livré aux Allemands par Preucil, a donné son nom à une rue d'Ortho, en Belgique.

