



<b>Nom:</b>	<b>CARTER, Gordon Henry Francis, DFC et bar, POW</b>
<b>Nationalité :</b>	Canadien
<b>Régiment/ Service:</b>	Force aérienne royale du Canada
<b>Rang:</b>	Chef d'escadron
<b>Service No :</b>	J/11213
<b>Texte d'unité:</b>	No 35 Squadron
<b>Date de naissance :</b>	1er juin 1923 - Paris, France

CARTER, F/O Gordon Henry Francis (J11213) - **Distinguished Flying Cross** - No.35 Squadron - Prix à compter du 6 juillet 1943, conformément à *la London Gazette*, en date du 6 juillet 1943, et à l'AFRO 1724/43 du 27 août 1943. Né à Paris (France) le 1er juin 1923; maison à Bronxville, New York (mais inscrite sur la liste des sujets britanniques); s'enrôler Montréal, 8 juillet 1941 et en poste au No.4A Manning Depot. Au no 3 STI, 1er septembre 1941; diplômé et promu LAC, 7 octobre 1941; No 10 AOS, 10 octobre 1941; à la no 4 BGS, 16 janvier 1942; diplômée et diplômée a été nommé sergent, le 28 février 1942 lorsqu'il est affecté au no 2 ANS; diplômé et mis en service le 13 avril 1942. To "Y" Dépôt, 14 avril 1942; à la RAF à l'étranger, 8 mai 1942. Promu Responsable du vol, 13 octobre 1942. Il a été abattu et éludé capture, 12/13 février 1943 (voir ci-dessous). Promu lieutenant de vol, 3 juin 1943. A investi avec le prix du roi George VI le 23 novembre 1943. Ayant terminé sa "Home Run" et Retour aux opérations aériennes; promu Squadron Leader, le 7 décembre 1943. Soumission d'un accident causé par un indicateur de cible explosant sur 21 Décembre 1943 (Halifax HX328). Par la suite, il abat et fait POW, le 19/20 février 1944 avec le No.10 Squadron et ce temps fait prisonnier. Rapatrié le 8 juillet 1945. Retraité le 20 août 1945. NOTE: La citation fait référence au sergent H.L. McBeath, DFM (RCAF), mais McBeath était membre de No 7. Escadron. La citation couvre donc deux hommes en deux unités complètement différentes. Le fil conducteur était que les deux étaient des navigateurs et que les deux avaient échappé à la capture.

Dans les opérations aériennes, l'officier volant Carter et le sergent McBeath ont fait preuve de courage, d'initiative et la force en accord avec les plus hautes traditions de la Royal Air Force.

Le Public Record Office WO 208/3312 a son rapport MI.9 basé sur un entretien du 10 avril 1943. Il était arrivé au Royaume-Uni le 9 avril 1943.

J'étais le navigateur d'un avion qui a décollé de Graveley (Huntingdonshire) vers 1830 heures le 13. Février 1943 pour bombarder Lorient. Notre avion a été touché

par le flak sur la cible et nous avons envie d'environ 20 h 45. Les autres membres de l'équipage étaient les suivants:

F/O Thomas (Pilot)

Sergent Martin (Bomb Aimer)

Sergent de vol Turner (exploitant sans fil)

Sergent Young (ingénieur de vol)

Sergent de vol Barry (Mid-Upper Gunner), et

F/O Freeman (tué)

Tous ont atterri en toute sécurité, à l'exception de F/O Freeman, dont le parachute s'est collé alors qu'il quittait l'avion. Il a frappé le sol et est mort 20 minutes plus tard. Le reste d'entre nous est descendu à moins de 500 mètres dans la région de Spezet, à environ dix miles au sud-ouest de Carhaix (Bretagne) Carte 1:200.000, feuille 58).

Le sergent de vol Barry et moi-même nous sommes joints presque immédiatement et les autres survivants se sont rassemblés dans un groupe séparé. Je suis tombé dans un champ, vers 15 ans Cours d'une maison (à Koerlescquat) dans laquelle le sergent-vol Barry a été amené. Le sergent de vol Barry a reçu des vêtements civils. J'étais portant déjà des vêtements civils sous ma robe de bataille avec l'idée (ma propre) de faciliter l'évasion. Les gens dans la maison ont gardé notre uniformes, parachutes et Mae Wests. Barry et moi parlons tous les deux couramment le français, et nous avons discuté de nos plans avec nos assistants. Il a été décidé que nous pourrions Traverser Gourin (sud-ouest de Spezet) car il n'y avait pas d'Allemands. Nous sommes restés à la ferme jusqu'à 5 heures le lendemain (14 février).

Nous avons ensuite marché sur des routes secondaires à travers Gourin jusqu'à une ferme au Pont Rouge près de Priziac. J'avais avec moi ma propre carte de la France, et nous avons utilisé cette Et les cartes de notre évasion aident "plexe". Nous avons également étudié une carte à l'arrière de l'annuaire téléphonique à la ferme à Kerlescquat. Nous avons passé la nuit à la ferme à Pont Rouge.

À 7 heures du lendemain, le 15 février, nous avons commencé à marcher jusqu'à Guemene-sur-Scorff (à l'est de Priziac) d'où nous avons un bus pour Pontivy. Le bus J'ai voyagé, mais j'ai dit au chef d'orchestre que nous fûtions des Canadiens, et il nous a poussés. Un homme dans le bus nous a entendu parler au chef d'orchestre, et à Pontivy, il nous a emmenés dans un café, où nous sommes restés une nuit et deux jours. Ici, nous sommes entrés en contact avec une organisation, et finalement mon voyage à Le Royaume-Uni m'a été arrangé.

Public Record Office Air 2/4974 a recommandé d'élaborer le 4 juin 1943, notant qu'il avait volé 17 En provenance de 90 heures de fonctionnement). Liste des Sortie et soumissions comme suit :

15 octobre 1942 - Cologne

24 octobre 1942 - Milano

8 novembre 1942 - DIVERTE

23 janvier 1943 - Lorient

26 janvier 1943 - Lorient

3 février 1943 - Hambourg

9 novembre 1942 - Hambourg	4 février 1943 - Turin
20 novembre 1942 - Turin	13 février 1943 - Lorient (tiré)
22 novembre 1942 - Stuttgart	23 mai 1943 - Dortmund
8 décembre 1942 - Turin	25 mai 1943 - Dusseldorf
11 décembre 1942 - Turin	29 mai 1943 - Wuppertal
20 décembre 1942 - Duisburg	

Carter était responsable de vol d'un avion détaillé pour attaquer Lorient au sujet de la nuit du 12<sup>th</sup> février 1943. Juste après que les bombes avaient été larguées, l'avion a été gravement touché par des tirs antiaériens et en Un incendie de courte durée a éclaté, et en conséquence, l'équipage a été forcé d'abandonner l'avion. L'attaché volant Carter a fait un atterrissage en toute sécurité en Parachute et commencèrent immédiatement à planifier pour échapper à la capture. Il avait déjà fait une étude sur l'évasion et portait avec lui plusieurs Des aides spéciales dont il s'était équipé, y compris des vêtements civils simples qu'il portait sous son uniforme. Ses efforts étaient si Il est finalement revenu dans ce pays le 9 avril 1943.

Pour la minutie avec laquelle il s'est préparé à la contingence, et la ténacité dont il a fait preuve en évitant la capture et le retour dans ce pays, L'attaché de vol Carter est recommandé pour l'attribution immédiate de la croix volante distinguée.

CARTER, F/L Gordon Henry Francis, DFC (J11213) - **Bar to Distinguished Flying Cross** - No.35 Squadron - Prix du 25 février 1944, date du 25 février 1944, de *la London Gazette* datée du 18 janvier 1944 et de l'AFRO 410/44. Investissés avec le prix du roi George VI le 29 juin 1945.

Cet officier est un navigateur des plus déterminés et des plus fiables. Depuis l'attribution de la Distinguished Il s'est acquitté de ses fonctions avec une précision exceptionnelle, ce qui a permis d'achever avec succès de nombreuses missions. Il a ont continué à manifester un enthousiasme remarquable pour les vols opérationnels avec une capacité marquée et un grand dévouement.

NOTE : En janvier 1997, la Royal Air Forces Escaping Society (Gredana Branch) a présenté à National Le Musée de l'aviation est un "dossier" (plus comme un album) avec des notes autobiographiques étendues sur les membres (catalogue dans le musée) en tant que D.805 C3 L96 1995 NMM). Cela incluait beaucoup d'informations sur Carter. Sa première opération avec le No.35 Squadron a lieu le 13 septembre 1943. Il avait 13 sorties effectuées lorsqu'il a été abattu par crayon dans la nuit du 13 février 1943 attaquant Lorient:

Débarqués sur le terrain dans les bras des jeunes agriculteurs. Fait à partir de Nap Barry en direction de Pontivy, où séjournez à Grand Café (je parlais couramment le français). J'y a pris le relais par Guy Lenfant, agent français basé à Londres. J'ai passé une quinzaine l'accompagnait sur un transport rms (à vélo). Rendez-vous avec la Royal Navy sub-nor coast après avoir échoué, Lenfant nous a confié à Timadec Trappist Monastère de Rohan. Une semaine plus tard, George Jouanjean nous a conduits à Paris pour découvrir que la Gestapo avait fait faillite la ligne Pat O'Leary. Dos du retour à la Bretagne pour rencontrer la sœur de George, Janine, ma future femme. A navigué le 7 avril en bateau de pêche abandonné avec 16 Français de Treboul Port (près de Douarnenez) et atteint le Léopard (Cornwall) trois jours plus tard.

Retour à l'escadron le 26 avril. Achèvement de 51 opérations de la Force des contre-

réalistes. Il est sorti au-dessus de l'aérodrome le 20 décembre 1943. J'ai tiré en route vers Leipzig le 19 février 1944 (78 avions perdus). POW à Stalag Luft III (Sagan, Silésie). Libéré près de Lubeck. Retour à La Grande-Bretagne, puis la France, pour épouser Janine (en congé compatissant). Au Canada sur *l'île de France*. Démonstration à Montréal en août 1945.

Voir aussi John A. Neal, *Bless You, Brother Irvin* (General Store Publishing, 2005) pour un compte de ses évasions par parachute.

Le site web "Lost Bombers: a ce qui suit:

**13/14 février 1943:** Halifax W7885 de l'arête no 35 (RL-B)m cible Lorient. Cet avion a été initialement délivré à l'escadron no 35. Transféré à l'escadron no 405 pendant une période avant de retourner à l'escadron no 35. aéroporté à 18 h 20, le 13 février 1943 de Graveley. Fractionner par Flak au-dessus de la cible puis abandonné près de Carhaix (Finistère), France. L'équipage avait survécu à un accident d'atterrissage dix jours auparavant. W7923. L'équipage se composait de F/O J.C.Thomas, des Forces armées royales cambodgiennes (évadé), du sergent D.C.Young (POW), de F/O G.H.F.Carter, de la RCAF (évadé), du sergent R.Martin (évadé), Sergent E. R. R.Terraine, RCAF (évacué), sergent J.H.Barry, RCAF (évadé), F/O J.W.Freeman, RCAF (tué).

**19/20 février 1944:** Halifax HX325 (TL-J), de l'escadron no 10, cible Leipzig. Il s'agissait de l'un des quatre Halifaxes perdus lors de ces opérations; les autres étaient HX296, HX311 et HX357. aéroporté à 23 h 51, 19 h 1944 de Graveley. Entrée à 20 000 pieds, abattu par un Ju88, dont le feu a allumé le bac arrière. Partiellement abandonné et atterrissage accidenté 2 250 environ 100 mètres S de Beedenbostel, 4 km NNE Lachendorf. L'équipage se composait de ce qui suit : S/L D.J. Vente, RCAF, DSO, DFC (décédé des plaies); S/L G/H.F. Carter, DFC, RCAF (Squadron Navigation) Officier, POW), Adjudant G.H.Cross, DFC, DFM (POW), F/L B.O.Bodnar, DFC , RCAF (POW), F/L H.J.Rogers, DFC (POW), F/L R.L.Lamb (POW), Sergent de vol K. K. Chevalier (tué).

*SOURCE: Site Web de l'Association de la Force aérienne du Canada - Hugh Halliday (30 juillet 2010).*

[Retour à la page de souvenir de ceux qui ont servi](#)  
[Retour à Pennfield Ridge Air Station](#)  
[Retour à Pennfield Parish](#)

---

RootsWeb est financé et soutenu par [Ancestry.com](https://www.ancestry.com) et notre fidèle communauté RootsWeb. [En savoir plus.](#)

[À propos de nous](#) - [Contactez-nous](#) - [Droits d'auteur](#) - [Rapport Contenu inapproprié](#)  
[Informations sur l'entreprise](#) - [Confidentialité](#) - [Termes et conditions](#) - [Notice de la CCPA à la collection](#)