

+ -CHAPITRE 4

LE BOMBER COMMAND

DATES

1944		
	Janvier	Début de l'offensive aérienne alliée en vue du débarquement.
	Avril	Bombardements alliés de la région parisienne
	Juin	Débarquement en Normandie. Première attaque de V 1 sur Londres.
	Juillet	Prises de St LO, GRANVILLE, AVRANCHE.
	Août	Exploitation de la percée d'AVRANCHE en direction de la ligne SOMME - AISNE - MARNE. Débarquement en PROVENCE - Libération de DRAGUIGNAN, GAP, AIX, GRENOBLE, TOULON, MARSEILLE, NIMES...
	Septembre	Offensive alliée vers les frontières allemandes. Elle est stoppée en ALSACE-LORRAINE. Première attaque de V 2 sur l'ANGLETERRE.
	Octobre	Rupture de la ligne SIEGFRIED. La BELGIQUE est libérée.
	Novembre	Première utilisation des avions à réactions allemands.
	Décembre	Contre-offensive des ARDENNES.
1945		
	Janvier	Bombardement de la poche allemande de ROYAN. L'offensive allemande des ARDENNES est brisée.
	Février	Libération de COLMAR.
	Mars	L'offensive alliée atteint et franchit le RHIN. Les Russes pénètrent en AUTRICHE et en ALLEMAGNE.
	Avril	Jonction des troupes anglo-américaines et soviétiques sur l'ELBE
	Mai	Signature à REIMS de la reddition inconditionnelle de toutes les forces allemandes.
	Juillet	BERLIN est occupé et administré par les 4 Grands.
	Août	Bombes atomiques sur HIROSHIMA et NAGASAKI.
	Septembre	Fin de la seconde guerre mondiale.

Les anciens du "GUYENNE" seront reconnaissants à notre camarade le Capitaine COCHO d'avoir bien voulu retracer pour eux l'histoire de notre Groupe.

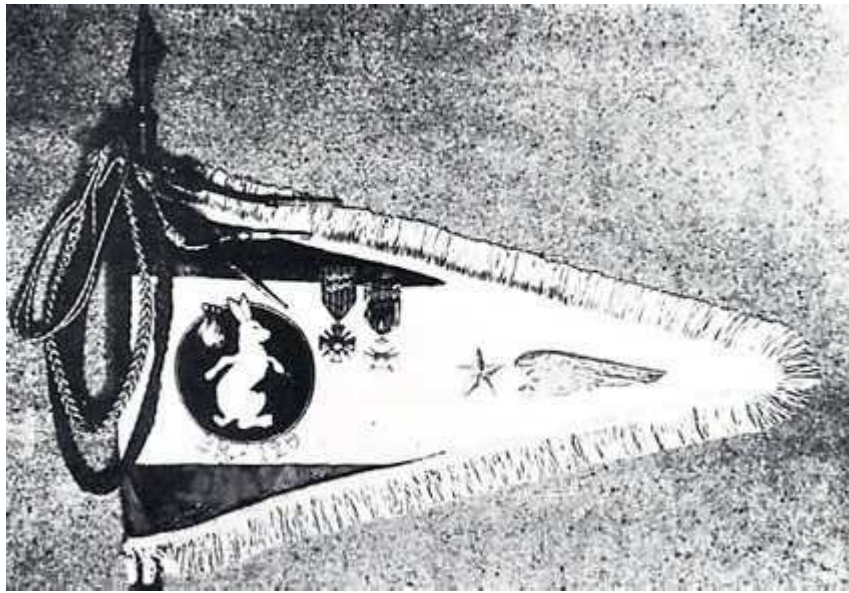
Cette histoire n'est pas un roman. Ces pages puisées aux sources des journaux de marche et des compte-rendus de missions ne sont pas en principe destinées à d'autres qu'à nous.

Nous seuls pouvons retrouver à la lecture de ces faits, exposés avec précision mais sans souci de propagande, le souvenir de la grandeur des heures vécues. Chacun d'entre nous, P.N. ou P.N.N. pourra s'arrêter à la page de son choix, faire appel à ses souvenirs personnels, retrouver peut-être l'état d'âme du moment, évoquer les actes et les visages de ceux qui ne sont plus. Nous avons tous eu nos heures de joie et de tristesse, d'exaltation ou d'abattement.

Les mois vécus en commun à ELVINGTON ont laissé sur nous tous une empreinte que d'autres ne peuvent s'expliquer. C'est pour ces derniers, au nombre desquels il faut compter nos successeurs, que le Capitaine COCHO a voulu dans son livre placer parfois un mot, une description plus fouillée.

Il a su alors faire preuve d'un talent de narrateur que tous apprécieront.

Lieutenant-colonel PUGET





L' ANGLETERRE

Après LIVERPOOL, le personnel est conduit à WEST-KIRBY. Là, l'épreuve de patience commence. Le séjour dure environ un mois, coupé des interrogatoires des "intelligence Officers" et de la visite médicale à ABBEY LODGE (LONDRES).

Les Anglais exigent alors que les équipages français, quelles que soient leurs connaissances techniques, suivent les stages normaux des écoles anglaises : A.F.U. (Advanced Flying Unit), O.T.U. (Opérationnel Technique Unit) et H.C.U. (Heavy Conversion Unit).

En A.F.U., chaque spécialité est l'objet d'un entraînement individuel. Durant 2 à 3 mois, les pilotes s'entraînent à LONG NEWTON ; les navigateurs et bombardiers à DUMFRIES ; les radios à MADLEY, dans le Pays de GALLES, les mécaniciens à ST ATHAN près de CARDIFF, les mitrailleurs à EVANTON, dans le nord de l'ÉCOSSE. En 3 mois, nous nous familiarisons avec les OXFORD et les ANSON.

Puis, mécaniciens exceptés, les équipages sont constitués en O.T.U., à LOSSIEMOUTH dans l'ECOSSE septentrionale. Un voyage de 26 heures par un train bondé nous permet d'arriver à ce pays du bout du monde en cette fin de décembre 1943. Après les cours au sol, nous commençons l'instruction aérienne sur WELLINGTON. Dure vie au sol et dur entraînement, quarante vols de jour et quarante de nuit sont effectués par des temps impossibles. Le givrage n'a plus de secret pour personne.

Entre l'OTU, terminé en mars 1944 et l'HCU qui ne débutera que le 15 avril, il faut traîner 4 semaines à DRIFFIELD ou à ACASTER MALBIS, dans le YORKSHIRE, pour y suivre des cours de combats au sol et y entendre les premières notions de HALIFAX.

Vers le 15 avril, nous arrivons à RUFFORTH. Jusqu'au 10 mai, nous subissons sans encombre la transformation sur HALIFAX V, avion facile, si ce n'est pour rouler au sol. Chaque équipage s'en tire avec 30 heures de vol.

Vers la mi-mai 1944, les équipages du "GUYENNE" arrivent à ELVINGTON "Station" dépendant de la Base 42, pour former le 346^e Squadron du "Group 4" du BOMBER-COMMAND.

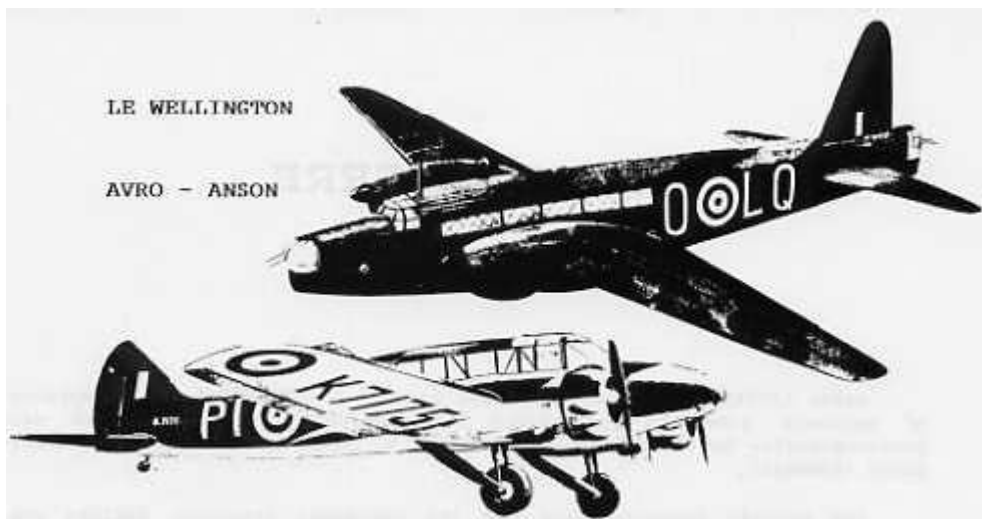
VICKERS WELLINGTON

- La "Bonne à tout faire" du Bomber Command.

Le WELLINGTON utilisa la structure "géodétique". C'était un avion à aile médiane cantilever. La voilure comprenait trois sections, le plan central passant à travers le fuselage. De section ovale, le fuselage comprenait six sections principales reliées à une série de panneaux géodétiques solidaires de longerons tubulaires. Une fois bâti, l'ensemble fuselage et voilure était entoilé. Le train d'atterrissage tricycle était à commande hydraulique.

Il fut la cheville ouvrière de l'offensive de la RAF contre l'ALLEMAGNE avant l'arrivée des bombardiers lourds quadrimoteurs. Sa remarquable résistance aux dégâts des combats lui permettait presque toujours de regagner sa base.

- Poids en charge : 12 530 kg
- Envergure : 25,85 m
- Longueur : 19,38 m
- Moteur : 2 X 1145 hp Rolls Royce Merlin
- Armement : 4 mitrailleuses 7,7 mm
- Equipage : 6
- Vitesse : 430 km/h
- Plafond : 7000 m
- Rayon d'action : 3500 km
- Charge : 2040 kg de bombes.



AVRO ANSON

- "Annie la fidèle" tel fut son surnom.

Pendant les 17 ans que dura la production, 11 000 ANSON furent fabriqués. Il fut employé à des tâches très variées, surveillance côtière, entraînement des équipages, le transport de troupes ou de passagers, le convoyage de fret, les relevés topographiques, les travaux agricoles voire avion-ambulance.

- Poids en charge : 3600 kg
- Envergure : 16,95 m
- Longueur : 12,68 m
- Moteur : 2 X 350 hp Armstrong Siddeley
- Armement : 2 mitrailleuses 7,7 mm
- Equipage : 3
- Vitesse : 300 km/h
- Plafond : 5800 m
- Rayon d'action : 1060 km

- Charge : 163 kg de bombes

ELVINGTON Station

Elvington Station, à 9 km de YORK, est un des 500 terrains que la R.A.F. possède dans toute l'ANGLETERRE. Trois runways se croisent sur une prairie qu'entouré une piste goudronnée, en bordure de laquelle sont les "dispersals". Un bois de pins occupe une partie de la piste ; là vivent les mécaniciens ; ils y ont construit des baraques et des poêles à huile de récupération, souvent ils y font de l'élevage. Le P.N., lui, se tient tout le jour dans ses salles de spécialité ; il y entend les conférences des "Leaders". Il entretient ses connaissances et son équipement ; il discute et il fume, en attendant l'heure du thé, en attendant la prochaine mission...



Cette base était faite pour un squadron : il y en a 2. C'est dire que la place est mesurée. Pour faire voler 32 avions, il y a 2500 hommes dont 250 officiers. C'est une base française, commandée par un officier français, le Colonel BAILLY ; la discipline, l'administration y sont françaises mais l'organisation est anglaise.

- Le Squadron 346 comprend 2 flights - chaque flight comprend 8 avions et 16 équipages ; deux équipages sont affectés à un même avion et chacun fait une mission sur deux.

- Le Squadron 347 au groupe TUNISIE était le groupe frère, son organisation exactement la même que celle de notre groupe GUYENNE.

- Le "Station" vit la nuit et le jour. Les bâtiments sont dispersés. Pour aller du mess à l'escadrille, il y a un bon quart d'heure de marche sur une route bordée d'un bois de hêtres. Pour aller du "site 8" au terrain, il faudrait près de quarante minutes ; aussi les bicyclettes sont-elles très nombreuses, à peu près chacun à la sienne, et l'on voit sans cesse de longues processions de cyclistes sous la pluie ou sous le soleil, de jour et de nuit.

Cette dispersion a de grands avantages : on n'a pas l'impression d'étouffement désolé que l'on éprouve généralement dans une base aérienne française, avec ses grands bâtiments aux couloirs sales, aux murs goudronnés à hauteur d'homme. Les bâtiments anglais sont des baraques, des "Tonneaux", mais ils sont répartis dans la nature ; on vit à la campagne, au coin d'un bois, au bord d'un pré...

LE HALIFAX



Le "GUYENNE" a utilisé en opération des **HALIFAX V** au début, puis longtemps, des **HALIFAX III** et enfin des **HALIFAX VI**.

Caractéristiques de l'**HALIFAX VI** :

Avion de construction métallique en alliage léger, monoplan cantilever à aile moyenne, bidérive, équipé de 4 moteurs HERCULES 100.

- **Dimensions** : Envergure : 31,60 m, longueur : 21,80 m, hauteur : 6,10 m

- **Equipages** : 7 membres d'équipage

. 1 pilote (ni double commande, ni second pilote)

. 1 radio (sous le pilote)

. 1 navigateur (devant le radio)

. 1 bombardier (devant le navigateur)

. 1 mécanicien navigant (derrière le pilote)

. 1 mitrailleur supérieur (dans une tourelle au-dessus du milieu du fuselage) .

. 1 mitrailleur arrière (dans une tourelle également à 4 mitrailleuses, à l'extrême arrière du fuselage)

- **Moteurs** : 4 moteurs HERCULES 100 (BRISTOL) de 1700 CV refroidis par air. 14 cylindres en double

étoile, sans soupape, l'admission et l'échappement étant assurés par une seule chemise à mouvement louvoyant

- **Performances** : Poids maximum au décollage : 30,5 tonnes

. **Vitesse maximum** : 470 km/h à 20 000 pieds

. **Plafond** : 25 à 27 000 pieds

. **Temps de montée** : 20 mn de 2000 à 20 000 pieds

- **Essence** : Plein d'essence 2880 gallons (13 100 litres) soit une autonomie de 14 heures (4500 km environ)

- **Chargement** : Environ 4 tonnes de bombes

- **Servitudes** : Le train d'atterrissage, les volets de courbures, les trappes de bombes, la commande de phare, la commande d'air chaud, étaient assurés par système hydraulique MESSIER

- **Pilote automatique** : 2 servo-pistons (profondeur, ailerons)

La technique est en perpétuelle évolution. Mais un HALIFAX reste quand même un HALIFAX, et comme un bombardier de nuit, c'est un avion excellent et robuste.

LA MECANIQUE

Pour suivre un mécanicien au travail, il n'est rien de mieux que de suivre la préparation d'une mission.

... Le Colonel ayant été alerté, fait immédiatement prévenir l'officier d'armement, la préparation et le chargement des bombes constituant généralement le travail le plus long.

Le "BOMB DUMP" s'anime, son travail est un des plus pénibles qui soient, il s'agit de manipuler quelquefois avec une grue, mais très souvent à bras, les centaines de bombes prévues et de charger sur "TROLLEYS" qui traînés par un tracteur seront amenés auprès des avions. La ration d'un avion est en général de 4 trolleys.



De stockage des bombes (SHAA)

En même temps, des camions déposent près des avions, les treuils qui serviront au hissage des bombes.

Huit énormes citernes de 10 000 litres vont d'un avion à l'autre ou plutôt d'un avion à la soute.

Les remorques à huile, traînées par des tracteurs font de même, tandis que d'autres véhicules, camions "oxygène", camions "azote", voitures techniques "radio" et "radar" font le tour des avions désignés pour la mission. Un camion distribue les fusées de signalisation, un autre les "babies" ou petites bouteilles d'oxygène qui seront utilisées pour les déplacements à l'intérieur de l'avion, lorsqu'un membre d'équipage doit se débrancher du poste fixe.

Cette agitation sur la piste, sillonnée de convois de bombes, de citernes, de camions, crée vraiment l'atmosphère d'une journée de préparation à une mission.



Il arrive que les bombes soient en retard, et on assiste fréquemment à ce spectacle bien caractéristique de l'équipage au complet, aidant au chargement, poussant les "trolley", tournant les manivelles des treuils de hissage. Aucun ne rechigne sur cette besogne, ils ne veulent pas manquer, faute de quelques minutes, une mission qui leur a coûté un "briefing" de plusieurs heures, qu'ils ont déjà vécue mentalement et retranchée par anticipation du nombre fatidique, celles qu'il reste à faire.

Cela les "mécanos" le sentent, le comprennent et point n'est besoin d'exciter leur ardeur. Du reste c'est leur "mission" à eux aussi et après avoir enlevé les cales, ils regarderont anxieusement vers le flying-control d'où peut surgir à tout moment le clignotement d'un phare rouge, implacable signal qui signifie "TROP TARD" !

... Après le décollage, c'est l'attente fiévreuse du retour du "TAXI".

Enfin, après de longues heures, un bruit caractéristique, c'est le retour de la mission. Le ciel s'emplit de bruits de moteurs. On entend les grincements des freins, toute la piste s'anime à nouveau,

Alors ils attendent, angoissés... Plusieurs avions sont déjà passés sur le "Perimeter Track", quand enfin, le leur arrive.

Et la mécanique recommence... Travaux obscurs, travaux sans gloires ! La

récompense ? Oh, faible certes ; le lendemain, le chef mécano ne cédera sa place à personne pour peindre sur l'avant du fuselage la petite silhouette de bombe. Pour les mécanos du taxi, ces rangées de silhouettes, c'est leur tour d'opérations, à eux aussi.

Les anciens du "GUYENNE" n'oublient pas cette collaboration. Les mécaniciens n'avaient pas de raison d'être sans les équipages, mais ceux-ci ne pouvaient rien sans eux, sans ces 850 mécanos qui pendant onze mois d'opérations, nuit et jour dans le rude climat du YORKSHIRE mirent en oeuvre, tout leur dévouement, leur conscience professionnelle, l'amour de leur métier ingrat pour que soient réussies les missions, avec les meilleures garanties d'efficacité et



Mai 1944 - Mai 1945

Le 30 mai 1944, l'animation est grande sur le terrain d'ELVINGTON. Des équipages sont requis et c'est la première fois. Mais l'émotion sera de courte durée : la mission est décommandée. Le lendemain, la même alerte se produit, suivit aussitôt du même "Cancelled".

Le 1er juin, le commandement appuie de nouveau sur le déclic, nouvelle série de briefings. Le "GUYENNE" va effectuer la première mission de bombardiers lourds français contre l'ennemi. Dans la salle aux volets clos, la météo est donnée aux équipages. Puis le Commandant de FONT-REAULX décrit l'objectif : une station de T.S.F. dans le fort d'URVILLE, près de CHERBOURG. L'Air Vice Marshall Karr, commandant le 4^e Group termine le briefing par quelques mots : "This day is a great day for you".

Les équipages s'habillent ensuite. Entourés de leurs camarades qui les regardent avec envie, les douze équipages désignés se rendent en auto-car aux avions et mettent en route. Et pour la première fois, de la piste d'ELVINGTON, des bombardiers français décollent.

Il est 22 h 52 lorsque l'équipage du Lieutenant DANNA reçoit le feu vert. Et, successivement, prennent l'air le Capitaine MARIAS, le Capitaine PLAGNARD, le Capitaine BARBE, le Lieutenant BERAUD, le Capitaine PUGET, le Lieutenant BRION, le Capitaine BARON, le Capitaine LECLERE, le Capitaine SIMON, le Lieutenant HABLOT, le Capitaine GRIMALDI.

Le plafond est bas : 1000 pieds. C'est le vol de nuit dans ce qu'il a de plus profond. De toute l'ANGLETERRE, 99 avions, dans la crasse,

aussitôt décollent, et aux instruments, se dirigent vers un objectif lointain, et qu'ils ne verront pas : 10/10 couvert sur tout le parcours. Dès la première mission, le groupe connaît la joie et la fierté technique de ce bombardement aveugle : on quitte de vue la terre et ses lumières cinq minutes après le décollage ; on la retrouve après quatre heures de vol, à l'endroit même où on l'a quittée ; on n'a vu que des nuages et des étoiles, et au sol une station ennemie de T.S.F. s'est tue. Seul, le Capitaine BARON gêné par une panne de boîte Gee, ne veut pas bombarder la FRANCE sans précision ; il "jettisonne" en mer et rentre à sa base à 2 h 30. Les autres atterrissent entre 3 et 4 heures. Pour la plupart, ils ont déjà fait des missions de guerre en 1940 ou en TUNISIE ; mais pour tous, c'est la première fois qu'ils font ce travail passionnant et enthousiasmant, malgré sa minutie et son calme silence.

Atterrir à 4 heures, c'est se coucher à 6 heures. Il y a d'abord le "Debriefing" où un "Intelligence officer" interroge chacun sur ce qu'il a fait, ce qu'il a vu, sur le temps qu'il a trouvé, sur les détails de la réaction ennemie. Puis, il y a le repas au "Sergent's Mess" où les oeufs au bacon et l'habituel "discutage du coup" sont de rigueur. En moyenne, les équipages vont se coucher treize à quatorze heures après le début du premier briefing.

Le 2 juin de nuit, l'objectif est HARINZELLES, une batterie de 155 près du Cap Gris Nez. Sur l'objectif, une couche de strato-cumulus oblige à bombarder à la lueur des T.I. (Target indicator, bombes éclairantes).

Le 5 juin au soir, l'atmosphère du "main briefing" est particulièrement chaude. L'objectif est une batterie de la région d'ISIGNY à MAISY. L'insistance que "l'intelligence officer" met à dire qu'il ne faut pas bombarder la MANCHE et l'excitation des chefs font prévoir que cette nuit est importante. Lorsque, outre de nombreux planeurs remorqués sur l'ANGLETERRE, les 12 équipages constatent l'activité fébrile qui règne sur la mer, ils comprennent qu'ils vivent enfin l'instant attendu pendant des années.

Le K du Capitaine GRIMALDI est poursuivi pendant 3 à 4 minutes par un JU 88. Mais sous le tir du mitrailleur arrière, l'adversaire dégage et disparaît. Les douze équipages du groupe reviennent atterrir entre 5 et 6 heures, ayant participé à l'appui direct du débarquement.



Halifax survolant la France (SHAA)

Et, durant des nuits, le groupe bombardera dans l'obscurité. La FRANCE, on ne la voit pas, on la sent. Et ce n'est pas sans un

serrement de coeur que le 6-7 juin, les équipages bombardent la gare de SAINT-LO. Le F du Capitaine BARON est touché de 2 éclats dans le plan gauche, dont 1 crève un réservoir d'essence. La nuit suivante, contre la gare d'ALENCON, l'avion du Lieutenant HABLOT a le nez du fuselage transpercé et 4 balles incendiaires traversent le plan fixe horizontal. Au retour, ELVINGTON est bouché, les équipages connaissent l'ennui de la diversion et rejoignent leur base le lendemain midi.

Le 12 juin, l'objectif est la gare d'AMIENS. Le Général VALIN est venu de LONDRES, faire connaissance avec "le travail splendide des bombardiers lourds modernes". Après les briefings, auxquels assistent également l'Air Vice Marshall, chef d'Etat-major du 4° Group et l'Air Commodore Walker commandant la Base 42, ils assistent au décollage.

Après 1 h 15 de vol, le K se pose à WETHERSFIELD un moteur en feu. En FRANCE, la nuit est noire. A l'est de ROUEN, l'avion du Lieutenant GUILLOCHEAU est attaqué par un FOCK-WULF 190, le HALIFAX est touché, la moitié du gouvernail arrachée, un réservoir crevé, une pale d'hélice percée, un obus entre les 2 moteurs droits, le circuit hydraulique endommagé, il réussit à atterrir à CARNARY.

Le 14 juin, la mission a lieu contre les blindés allemands à EVRECY. Quatre de nos avions sont pris à parti par des chasseurs mais s'en tirent par de violents "corkscrews" (Tire bouchon). Le 0 du Capitaine THIERS est touché par la DCA dans le fuselage et la dérive. Le 16, c'est encore une mission de nuit, mais pour la première fois, l'objectif est un site de "FLYING BOMB" près de DOMLEGER. Le 19, le groupe reçoit des HALIFAX III et se transforme sur ce nouveau type, bien supérieur aux vieux HALIFAX V légués par le Squadron 77.

Le 25, le groupe fait sa première mission de jour sur un site de V 1, à MONTORGUEIL. Le 28, c'est de nombreux camarades que l'on voit descendre en flammes. L'objectif est BLAINVILLE près de NANCY. C'est la première "grande" mission du groupe. Une mission est "petite" si l'objectif est en deçà du 6 degré de longitude EST, "grande" au delà et nécessite plus de 6 h 30 de vol.

Les opérations suivantes sont courtes, SAINT MARTIN-L'HORTIER (1er juillet), DOMLEGER (4 juillet). Le 6 juillet, l'objectif est MARQUISES-MIMOYECQUES. La DCA est active, de la côte à l'objectif. Le L est touché 2 fois dans le fuselage, le P reçoit plusieurs éclats dont l'un crève le plexiglass de la tourelle supérieure et un autre rend inutilisable le poste radio. La météo est très mauvaise et ceux qui réussissent à se poser à ELVINGTON le font dans des conditions plus que sportives.

Le 7 juillet, les dépôts allemands au Nord-Ouest de CAEN reçoivent notre visite. Cette mission de nuit particulièrement réussie, suscite de nombreux messages de félicitations.

MESSAGE FROM THE A.O.C. IN C. BOMBER COMMAND :

I have received and acknowledged the following congratulatory message on the Caen attack, which please convey to all concerned :

From General Montgomery :

Again the allied armies in France would like to thank you personally and Bomber Command, for your magnificent co-operation last night. We know well that your main work lies farther afield, and we applaud your continuous and sustained bombing of german war industry and the effect this has on the german war effort, but we also know well that you are always ready to bring your mighty effort closer in when such action is really needed, and to co-operate in our tactical battle. When you do this, your action is always decisive. Please tell your brave

and gallant pilots how greatly the allied soldiers admire and applaud their world.
Thank you very much.



Dans la nuit du 12 au 13 juillet, l'objectif est les Hauts-Buissons. Au retour, il bruine, la visibilité est réduite. En tour de piste, 2 HALIFAX entrent en collision. Le E, l'empennage démoli par une hélice du F, tombe au sol et explose, tuant les 7 membres de l'équipage. Grâce à l'habileté et au sang-froid du pilote le F se pose.

14 juillet, c'est notre fête nationale, mais la perte de la veille, incline peu aux réjouissances. L'AIR COMMODORE WALKER, commandant la Base 42 nous adresse ce message.

"En ce jour mémorable, fête nationale de votre pays, je vous adresse les sentiments de fierté et d'honneur que nous ressentons en vous voyant combattre à nos côtés, avec un tel mérite. Tous, nous espérons et nous prions pour que bien avant le 14 juillet prochain, la FRANCE soit à nouveau libre, heureuse et prospère, et que vous et tous vos vaillants compagnons ayez retrouvé vos familles."

Dans la nuit du 17 au 18, décollage vers 3 h du matin pour SANNERVILLE, près de CAEN, pour préparer le terrain aux blindés alliés qui vont attaquer. L'atterrissage a lieu à 8 h du matin mission accomplie. Vers 15 h le même jour, 7 autres équipages vont bombarder la gare de VAIRES près de PARIS. Le vent ayant poussé les avions, ceux-ci sont obligés d'orbiter pour bombarder à l'heure. Deux des appareils sont touchés par la DCA mais réussissent à rentrer.



Le « Toubib » d'Elvington



Le « Padre » d'Elvington

Le 20 juillet, "La chapelle Notre Dame", un petit bois dans le nord de la FRANCE, d'où les allemands lancent des V1, reçoit notre visite. Le 23, le site de "Flying Bomb" des Hauts-Buissons nous voit pour la seconde fois.

Le 24 juillet, cette fois l'objectif est sérieux : STUTTGART. Les équipages requis font déjà figures "d'Anciens". Le vol dure 8 heures, c'est la première fois que le groupe bombarde l'ALLEMAGNE. Nous sommes attaqués par la chasse pendant plus d'une heure. Cette nuit-là, nous sommes 576 avions sur STUTTGART, 21 ne rentrent pas, personne ne manque à ELVINGTON.

Le 25 juillet au soir, nouvelle alerte. Pour la première fois en entrant dans la salle de briefing, les équipages voient l'épingle (qui indique l'objectif) au beau milieu de l'énorme tache rouge (DCA lourde intense) entourée de bleu (projecteurs) que les Anglais appellent "HAPPY VALLEY", la RUHR ! Après la nuit obscure, la zone de l'objectif (WANN-EICKEL) est féérique, de nombreux avions sont touchés. Après 5 heures de vol, les équipages atterrissent avec un sentiment de fierté.

Qu'y a-t-il dans la "Forêt de NIEPPE" ? Beaucoup de matériel y rentre, et rien n'en sort. Toujours est-il que du 28 juillet au 6 août, cet objectif sera bombardé 5 fois par le groupe.

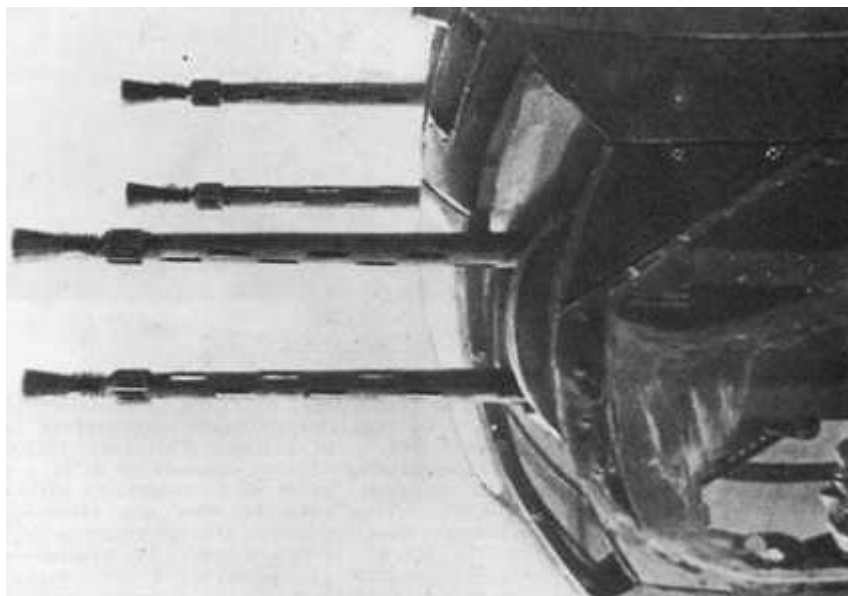
Faisant de plus en plus de missions de jour, le "Bomber Command" a essayé d'organiser le "Stream". Chaque "Station" désigne un peloton de tête, les autres suivant en pagaie. Le 2 août, on essaie autre chose. Contre la forêt de NIEPPE, un mosquito mène le stream.

Le 6, toujours NIEPPE, mais des nuages couvrent la FRANCE. Le "Master Bomber" demande au stream de passer dessous . Traverser quatre mille pieds de nuages lorsque 107 avions entourent le vôtre, quelques minutes avant l'objectif, c'est du sport. Mais l'objectif est bombardé, la visée se faisant sur des T.I rouges, à 11 000 pieds.

Le 7 août, l'objectif est MAY-SUR-ORNE, près de CAEN. De retour au mess, le "GUYENNE" arrose sa millième tonne de bombes lancées sur les Allemands. Devant nos verres, on parle de la stratégie des Américains qui se dirigent à la fois vers BREST et vers l'Est.

Le 8, seuls 16 avions d'ELVINGTON bombardent FROMENTEL (Ouest de SAINT-OMER), un avion du "TUNISIE" qui se trouvait en dehors de la route est abattu. Le 9, la forêt de MORMAL reçoit la visite de 156 avions (dont 4 du "GUYENNE").

Le 11 août , pendant que les Américains prennent LE MANS, ANGERS, NANTES, 15 avions du groupe bombardent de jour la gare de SOMAIN. Le lendemain, la mission est longue sur l'usine de RUSSELHEIM, près de MAYENCE, sur 276 avions, 20 ne rentrent pas.



Mitrailleur arrière à son poste

Le 14, il faut aider les Anglais bloqués à CAEN. L'objectif est un petit bois qui borde la route de CAEN à FALAISE, à 1000 mètres devant le front anglais. Pour plus de sécurité l'altitude de 6500 pieds est choisie. Malgré tout, les troupes canadiennes reçoivent quelques bombes. Le petit bois plein de blindés allemands est retourné à fond. La voie est libérée pour les anglais et les canadiens.

Le lendemain, 12 avions du groupe (114 au total) rendent inutilisable le terrain d'EINDHOVEN (PAYS-BAS). Le 16, le décollage a lieu vers 22 h pour KIEL. Le CAPITAINE PLAGNARD, par suite d'ennuis de trappes fait 3 passages sur l'objectif avant de larguer. Les 14 équipages rentrent "presque" sans dommage à 3 h du matin.



La Tour d'Elvington (SHAA)

Le 18 août, c'est encore la RUHR (STERKRADE). A la côte hollandaise, la commande de gaz ayant cassé, le K du Capitaine GRIMALDI doit arrêter le moteur extérieur droit. L'objectif est à 40 milles, l'altitude 15.500 pieds, le cap 90. Le pilote, l'Adjudant-chef VASSEUR, demande ce qu'il y a lieu de faire. Le Capitaine GRIMALDI donne l'ordre de continuer. Le pilote suggère qu'un autre moteur en panne les mettrait dans une situation difficile ; le commandant d'avion maintient son ordre. L'avion est pris par les projecteurs, encadré par la D.C.A. Le bombardier, le Lieutenant COUILLEAU, est légèrement blessé. La RUHR est traversée à 8000 pieds. Mission accomplie, l'avion atterrit à WOODBRIDGE ; il y a quatre grandes déchirures, et une vingtaine de trous. Le Capitaine GRIMALDI gagne ainsi la première D.F.C. du

Le 23, on écoute comme d'habitude la BBC au mess lorsque l'on entend soudain "Attention, attention. Voici un communiqué très important du Général KOENIG : PARIS est libéré. Depuis le samedi 19 août, les FFI se sont battues dans les rues de PARIS. L'ennemi vient d'évacuer la capitale". La Marseillaise retentit à la radio. Tous les officiers sont au garde à vous et beaucoup ont les larmes aux yeux.

Le 25 août, pendant que le Général de GAULLE descend les Champs Elysées, 14 équipages du groupe vont bombarder WATTEN. Le 27, pour la première fois on va bombarder la RUHR de jour (objectif HOMBERG) . Le 31, préparation rapide pour aller bombarder LUMBRES, emplacement d'armes secrètes dans le PAS DE CALAIS.

Le 3 septembre, 13 avions du groupe vont bombarder le terrain de VENLOO. Le 9, l'objectif est : les défenses du HAVRE, mais l'ordre est donné de ne pas bombarder, les avions "jétisonnent" en mer et rentrent vers 9 heures du matin. Le lendemain, c'est OCTEVILLE près du HAVRE qui reçoit notre visite. A l'atterrissage, le M explose, une bombe non larguée s'est décrochée à l'impact, seul le pilote, le Lieutenant-colonel VENOT, grièvement brûlé, survit. Le Capitaine PUGET prend le commandement du "GUYENNE". Le 11, l'objectif est GELSENKIRCHEN dans la RUHR, 3 avions du groupe sont touchés par la DCA. Le G reçoit à lui seul 16 impacts, avec un moteur arrêté, une fuite d'essence et plus de frein, l'avion atterrit à WOODBRIDGE.

Le 12, nos avions qui désormais portent les cocardes françaises bombardent MUNSTER, 3 d'entre eux sont touchés. Le 15, le GUYENNE décolle pour KIEL. 464 avions arrosent l'objectif. C'est 632 avions du Bomber Command, dont onze HALIFAX du groupe, qui le 20 septembre lâchent leurs bombes sur les défenses ennemies de CALAIS.

Le 23, quelque chose se prépare, mais quoi. Le lendemain, le voile est levé, il s'agit de transporter de l'essence à BRUXELLES, pour permettre aux troupes alliées de joindre les parachutistes d'ARHEIN, qui sont en mauvaise position. Des vraies promenades, on met 1 h 45 pour aller de YORK à BRUXELLES. Ces missions de transport d'essence se poursuivent tous les jours jusqu'au 2 octobre inclus. 370 tonnes de carburant sont transportées en 108 sorties d'avions.

Le 6 octobre, l'objectif est une usine d'essence synthétique de la RUHR : SCHOLVEN. La mission est dure. C'est une opération de jour. Quinze avions du groupe décollent vers 14 h 15. L'heure H est 17 heures. Le groupe doit bombarder à H + 3. Le ciel est clair, l'objectif visible, la D.C.A. intense. Sur le L, piloté par le Capitaine HABLOT, le bombardier, Lieutenant WUILLEMIN, guide le pilote vers les T.I. rouges. Déjà, au passage sur la HOLLANDE, deux éclats de D.C.A. avaient traversé l'aile et le fuselage, sans gravité. Alors que tous à bord attendent le "Bombs gone" du bombardier, un choc ébranle soudain l'avion, et, immédiatement, l'aile gauche prend feu. Le Capitaine HABLOT donne l'ordre préparatoire d'évacuation, arrête les deux moteurs gauches, actionne sans résultat apparent les extincteurs et, voyant la proximité de l'objectif décide de bombarder. A 17 h 02, c'est donc un HALIFAX en flammes qui lâche sur SCHOLVEN ses quatre tonnes de bombes. A bord de cet avion, le navigateur, le Lieutenant de SAINT-MARC, a le pied traversé par un éclat, le radio, l'Adjudant-chef PHILIPPE, est blessé à l'épaule gauche, le mécanicien, le Sergent-chef PONS, a des éclats dans la poitrine et une blessure près de l'oeil droit, par où il perd son sang.

La mission exécutée, l'avion, qui a perdu de l'altitude pour conserver sa vitesse est maintenant à 15 000 pieds, dégage sur la gauche, et le Capitaine HABLOT ordonne : "Sauttez, sautez, sautez".

De SAINT-MARC, WUILLEMIN, PHILIPPE sautent par la trappe avant. YVARS de sa tourelle arrière. Pendant ce temps, il faut couper le moteur intérieur droit, qui vient de s'emballer, ayant sans doute perdu une hélice. Malgré ses blessures, le Sergent-chef PONS aide le pilote à exécuter la manoeuvre et s'évanouit. Avant de sauter, et bien que le temps presse, le Sergent MANICK, mitrailleur supérieur, vient prendre le mécanicien évanoui, accroche le "life-line" qui commandera l'ouverture automatique du parachute, jette dans le vide le Sergent-chef PONS par la porte arrière, et saute derrière lui.

Le Capitaine HABLOT reste seul à bord. Il est 17 h 04. Il se dégage avec peine des bretelles qui l'attachent à son siège, descend de celui-ci pour aller vers la trappe d'évacuation avant, mais avant d'y arriver, il s'évanouit.

Il reprend connaissance, entouré d'Allemands qui viennent de le faire prisonnier. Sans doute l'avion a-t-il explosé en l'air, ouvrant le parachute du pilote.

Dans la descente, le parachute du Lieutenant WUILLEMIN est percé par des éclats de D.C.A. : le choc avec le sol est rude, et WUILLEMIN, le bassin fracturé et la vessie explosée, est aussitôt transporté à l'hôpital de GELSENKIRCHEN, où on doit lui faire trois transfusions de sang. Il retrouve là le Lieutenant de SAINT-MARC et le Sergent-chef PONS, dont l'oeil droit est perdu. Tous les trois resteront de longues semaines à l'hôpital de GELSENKIRCHEN, soumis aux bombardements sans nombre des avions alliés.

HABLOT, YVARS, MANICK et PHILIPPE, dont les blessures sont légères, se retrouvent dans la même prison d'une base de la LUFTWAFFE, près de GELSENKIRCHEN. Ils subiront ensuite l'interrogatoire réglementaire de DULAGLUFT, puis seront soumis, à WETZLAR, à la Gestapo. Le Capitaine HABLOT sera ensuite interné à BARTH, en POMERANIE, où il sera délivré par les Russes. PHILIPPE, YVARS et MANICK seront, eux, internés à SAGAN, près de BERLIN. Lors de la débâcle allemande, ils s'évaderont vers l'Ouest et rencontreront les Américains après une marche de 400 kilomètres.

Tous se retrouveront vers le 15 mai 1945 en ANGLETERRE.

Les autres avions rentrent normalement, mais presque tous ont été touchés par la D.C.A. A ELVINGTON, ce 6 octobre 1944, ce n'est pas la première perte, mais c'est la première fois qu'un avion est "missing" au groupe.



Retour difficile sur 2 moteurs (ECPA)

Cependant la guerre continue et le lendemain, 335 avions bombardent de jour CLEVES. Le 9 octobre, c'est la première mission sur BOCHUM, on commence à connaître la "Happy Valley". Les jours suivants, des conférences ont lieu sur le H 25, nouvel appareil radar qui doit bientôt équiper les avions.

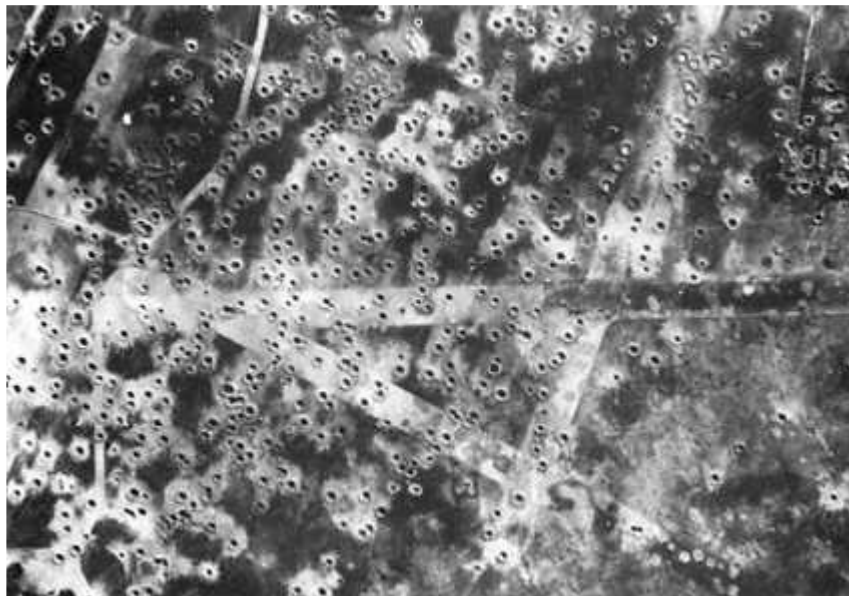
Le 14 octobre 1944 est une date dans la vie de la RUHR. D'un peu partout en ANGLETERRE, 1001 équipages, réveillés à 2 heures du matin vont bombarder DUISBOURG et se reposent (4500 tonnes de bombes). La nuit suivante, 625 quadrimoteurs finissent d'anéantir les usines et la ville. Nos avions rentrés à 6 heures du matin redécollent vers 17 h 30. Cette fois, 432 quadrimoteurs "seulement" rendent visite à WILHEMSHAFEN qui flambe.

Le 23, 945 avions doivent bombarder ESSEN, dont 15 HALIFAX du groupe. La mission est pénible, le A du Commandant SIMON est "missing". Le 25, nouvelle mission sur ESSEN, elle a lieu de jour.

Le 28, l'objectif est COLOGNE de jour, le 30 COLOGNE de nuit. Le 31, toujours COLOGNE de nuit. 619 avions le 28, 863 le 30, 475 le 31, que peut-il rester de COLOGNE ?

Le mois de novembre sera beaucoup plus difficile. Le 02, la cible est DUSSELDORF, 940 avions sur l'objectif, deux avions seront manquants au retour à ELVINGTON.

Le samedi 4 novembre 1944, 703 quadrimoteurs doivent bombarder BOCHUM, dans la RUHR. Seize équipages du groupe prennent part à cette mission, dont le groupe "GUYENNE" se souviendra toujours. En entrant à la base, on apprend qu'il y a 5 avions manquants. La proportion est si effrayante qu'on se refuse à croire, sur 27 missings cinq sont du GUYENNE.



Aérodrome ennemi après le passage du Bomber-Command (ECPA)



Le colonnel Bailly entouré des équipages
du Cne Marchal et du Lt Gonthier.



Equipage du Cne Delvoye

Objectif : la Ruhr

"Cet article est dédié au Capitaine BERAUD porté disparu lors du dernier raid sur BOCHUM dans la RUHR. Il a été écrit par un de ses camarades de combat comme il aurait pu l'être par lui-même, car il traduit les impressions vécues par tous les équipages de cette mission, une des nombreuses effectuées par les groupes lourds français sur les objectifs industriels d'ALLEMAGNE."

Seize avions du groupe participent à l'opération. L'objectif, ce soir, est une usine de pétrole synthétique et un centre ferroviaire important dans la RUHR.



A 300 pieds après le décollage, l'avion est entré dans la crasse. La nuit est presque tombée. Les paquets de brume traînent au sol. La faible lueur du tableau de bord me renvoie les indications des instruments qui sont notre vie. Les difficultés surgissent. Il y a des jours comme cela, des jours où, dès le départ, on sent roder dans l'air une ambiance malsaine, des jours où le pilote ne dit pas comme d'habitude aux autres membres de l'équipage : "aujourd'hui, ça ira". Et aujourd'hui, il me semble que la mission sera plus dure que d'habitude...

Nous avons traversé 8 000 pieds de nuages, et maintenant nous volons près des camarades dont les lumières rouges, vertes et blanches, se mélangent aux étoiles. Et je pense. Je pense à tous ceux que j'aime et que peut-être je ne reverrai jamais.

Ce n'est pas de l'émotion, c'est peut-être de l'angoisse. Mais c'est plus fort que moi. Je ne peux m'empêcher d'y penser. Peut-être mon cœur bat-il un peu plus fort que d'habitude. Je ne sais pas.

- Louis, tu peux monter.

Le navigateur vient de me sortir de mes réflexions et de me rappeler à la réalité. Et je monte : 10 000, 12 000, 15 000 pieds. L'oxygène est branché, l'oxygène qui vous dessèche la gorge et vous brûle les poumons. Tous les avions viennent d'éteindre leurs feux de navigation et, à bord, on vérifie le black-out. Aucune lumière ne doit percer à l'extérieur. J'observe le ciel et ne vois rien. C'est cela, le vol de guerre de nuit. La nuit, tout prend des proportions anormales. On se bat contre un ennemi qu'on ne voit pas, et le pire ennemi est peut-être l'obscurité. Pendant des heures, on regarde, on scrute le ciel, on essaie de deviner les ténèbres et pendant des heures on ne voit rien. Si, pourtant, tout à coup, juste devant moi, une énorme lueur. Chacun à bord a compris de suite. Deux avions sont entrés en collision et le navigateur note sur son journal "19 h 02 grosse explosion. Chute de deux avions en mer"

Et maintenant, nous volons en palier à 18 000 pieds. L'effort ce soir, est de 750 avions sur l'objectif. C'est quelque chose que 750 avions qui dans la nuit, avancent groupés sans se voir. La tactique est de passer en masse et de passer à l'heure. La sécurité personnelle en dépend comme en dépend celle de l'ensemble des avions. Les retardataires, les traînants sont un gibier facile pour la chasse et la DCA ennemies. Ce souci de l'heure est constant. Depuis le début du vol, le vent est contre nous et plus fort que prévu, et le navigateur me dit :

- Nous prenons du retard. Est-ce que tu peux forcer l'allure ?

- Non, c'est impossible.



Lt SUVERAN (EA 39) Navigateur G.B. 1/25 Tunisie

Depuis le début de la montée, nous marchons au régime maximum autorisé et, en palier, j'ai conservé ce régime.

Mais voici la côte Hollandaise, le territoire ennemi, les premières réactions de la D.C.A. et des projecteurs. La grande sarabande commence. Je n'essaierai pas de la décrire. Il faut l'avoir vécue pour l'imaginer. Encore ce n'est rien quand tout va bien, mais il faut compter aussi avec la machine et aussi, en

effet, j'entends la voix calme du mécanicien annoncer:

- "L'intérieur gauche chauffe. La température est à 120. Il faut réduire".

L'intérieur gauche est réduit et nous continuons vers l'objectif. Maintenant, il est certain que nous passerons en retard et que nous ne pourrons pas rattraper, d'autant plus que l'intérieur droit lui aussi commence à chauffer. Deux moteurs sont au maximum, deux moteurs sont réduits. Ça ne fait rien. Tant pis pour le retard. Tant pis pour l'heure. Tant pis pour tout. Nous poursuivons notre marche vers le but...

Nous sommes maintenant en territoire allemand. Et bientôt, au loin, l'objectif nous apparaît, éclairé par les premiers incendies. Une centaine de projecteurs en barre le chemin. Il faut traverser ce barrage, éviter, virer, piquer jusqu'à ce que le barrage soit franchi. Enfin, le barrage est franchi et l'objectif est proche. Des éclatements de feu, des flocons noirs illuminés par l'incendie et par le faisceau des projecteurs sillonnent le ciel.

La mise en direction commence. Cap 110 - Tout droit - L'avion avance dans le feu, les éclatements de DCA et la lumière des "FLARES". Cap 110 - Tout droit - C'est une vision d'apocalypse - Cap 110 - Tout droit - Pilote attention, on va bombarder... On bombarde - Bombs gone - Encore 30 secondes en ligne droite pour la photo - 30 secondes qui vous paraissent des siècles, et je vire.

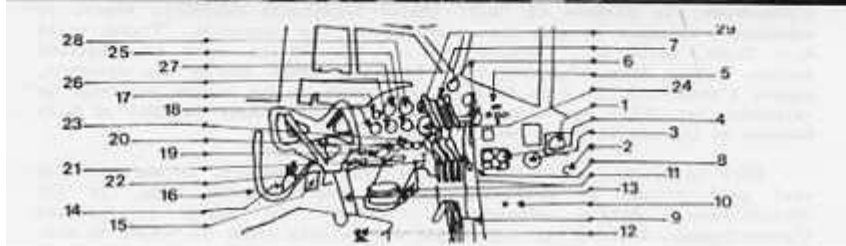
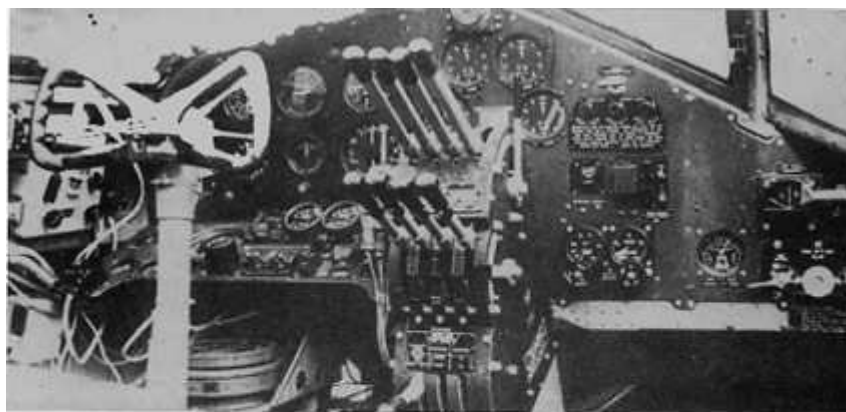
Sur notre droite maintenant, je jette un coup d'oeil vers la ville où les rues sont tracées par le feu, simple coup d'oeil car il faut continuer à observer le ciel et fouiller l'obscurité. Les chasseurs sont dans les parages. Les "FLARES" s'allument. Les fusées montent. Au sol, les feux clignotent. Ça sent et ça pue les chasseurs "Mitrailleurs, faites attention".

Et, en effet, devant moi, deux avions dégringolent et s'écrasent en feu au sol. Il faut se défendre. On évolue. Virages, "Cork-screws", changements d'altitude. On se défend comme on peut.

A côté de nous, un avion est pris par cinquante projecteurs et, désespéré, arrive au tapis. C'est un spectacle féérique et sauvage. On se défend contre un ennemi qu'on ne voit toujours pas. Je pique, je pique. Je pique toujours. Et maintenant, je vole juste au-dessus des nuages. En dessous de nous, un "flying bomb" fait du vol de groupe avec nous, et parfois je l'aperçois dans un trou. Ne serait-ce pas un Jet propel ? On

On évolue et ainsi on gagne la BELGIQUE, terre amie. Seul le risque des chasseurs subsiste. Mais, petit à petit, la bataille diminue d'intensité. Peu à peu, le ciel semble perdre sa vie. Maintenant tout est rentré dans le calme. Je dis au mécanicien qui pendant une heure, est resté à côté de moi observant les ténèbres et prêt à m'aider :

- "C'est fini, vous pouvez aller vérifier si toutes les bombes sont parties".



1	indicateur visuel W/T
2	commande de vide-vite des réservoirs

3	contrôle hydraulique du train d'atterrissage
4	contrôle du carburant
5	voyants portes soute et largage de bombes
6	compte-tours moteurs
7	gaz
8	commande du pas des hélices
9	correcteur de mélange
10	Accès à la tourelle de nez et à la place du pointeur
11	compas
12	siège du pilote
13	manche à balai
14	commande de compensation
15	commande de conduite au sol
16	prise d'oxygène
17	indicateur de direction pour le pointage
18	indicateur d'atterrissage sans visibilité
19	radio-compas
20	indicateur de volets
21	interrupteurs électriques principaux
22	voyants de signalisation du train d'atterrissage
23	contrôle de pression d'admission
24	indicateur de virage
25	répéteur de compas
26	altimètre
27	anémomètre
28	horizon artificiel
29	indicateur de montée et de descente

La bataille est terminée. Depuis plus d'une heure, je suis crispé aux commandes, l'oeil en éveil, prêt à agir dans la 1/10^e de seconde qui suit, prêt à exécuter la manoeuvre qui, peut être pourrait nous sauver. Maintenant, les muscles se relâchent, les nerfs se calment, l'esprit se laisse aller. C'est la détente après l'effort. Le radio s'approche de moi et, avec un sourire, me fait signe du pouce. Je lui serre la main. Il y a cinq ans que l'on vole ensemble, animés par le mime esprit et la mime confiance réciproque. Et depuis que nous sommes en ANGLETERRE, c'est la 24^e fois que je lui serre la main dans les mêmes conditions. Les dangers courus ensemble pendant ces cinq années de guerre ont scellé notre amitié.

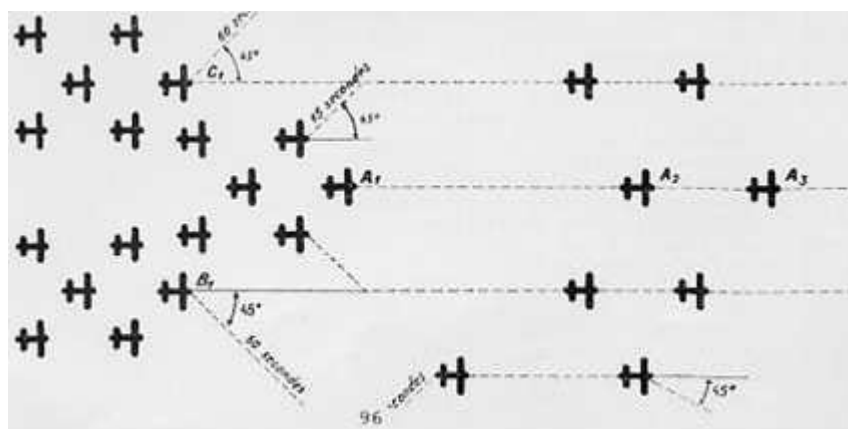
La première partie de la mission est terminée. La seconde va commencer. Il s'agit de rentrer à la base. La météo nous a annoncé l'arrivée d'un front à l'heure du retour et, en effet, au fur et à mesure que nous approchons de la base, le plafond baisse et la visibilité diminue. A quelques minutes de l'aérodrome, je branche la "R.T" (Radio Téléphonie AIR/SOL). Alors, je commence à entendre la voix des camarades. Je les reconnais. "Tiens, voilà A... Tiens, voilà B..." Depuis près de cinq heures, nous nous battons isolés, perdus dans l'immensité de la nuit, seuls contre les éléments, contre l'obscurité. Et cela fait plaisir après ce dur combat solitaire de retrouver ses amis, ses camarades. Je les cherche dans le ciel et suis heureux de les savoir comme moi rendus au port.

Mais la mission n'est pas terminée. Pour le moment, je surveille le ciel pour éviter la collision fatale. Une nouvelle fois, je dis "Mitralleurs, faites attention". J'observe la piste et prépare l'atterrissage. L'avion est secoué par de violents coups de tabac. Au sol, il fait une violente tempête et tout-à-coup dans le ciel jaillit une fusée rouge. Un avion vient de faucher son train d'atterrissage.

L'aérodrome est inutilisable et on nous envoie nous poser sur un autre terrain où, dans les rafales de vent, je mène l'avion au sol. Lentement, il s'arrête. Je fais le point fixe et coupe les moteurs. Je suis fatigué. Je suis éteint. Il faut encore bloquer les commandes pour éviter qu'avec la tempête elles ne se détériorent. Ça y est. Pendant une seconde, je ferme les yeux et respire profondément. C'est fini.

Non, ce n'est pas fini. Nous avons encore à subir l'interrogatoire et apprendre que 5 avions sur 16 manquent à l'appel. Demain, ils seront portés "Missing", mais demain aussi nous recommencerons.

Capitaine Louis BOURGAIN



Le lundi 6 novembre, l'objectif est GELSENKIRCHEN (RUHR) de jour. Deux avions sont touchés, dont le J du Lieutenant DANNA qui termine le premier son tour d'opérations, il est "screené" quelques jours plus tard.

Le 16 novembre, vers 15 h 30 JULICH est rayée de la carte par 467 quadrimoteurs. Le 18, treize de nos équipages bombardent MUNSTER. Le 21, l'objectif est une usine d'essence synthétique de la RUHR, à STERKRADE. Le L du Capitaine LOEW, qui fait sa première mission, entre en collision avec un autre HALIFAX aux confins des ARDENNES, tombe en flammes et explose. Les 29 et 30 novembre, ce sera 7 heures de vol pour ESSEN et 6 heures sur DUISBOURG.

C'est l'époque où terminent les équipages engagés les premiers, et qui n'ont pas été descendus. L'époque des levers tardifs, des briefings l'après-midi, des décollages à la tombée de la nuit, dans le froid, la pluie, les nuages, des missions de 500 avions qui atterrissent vers minuit...

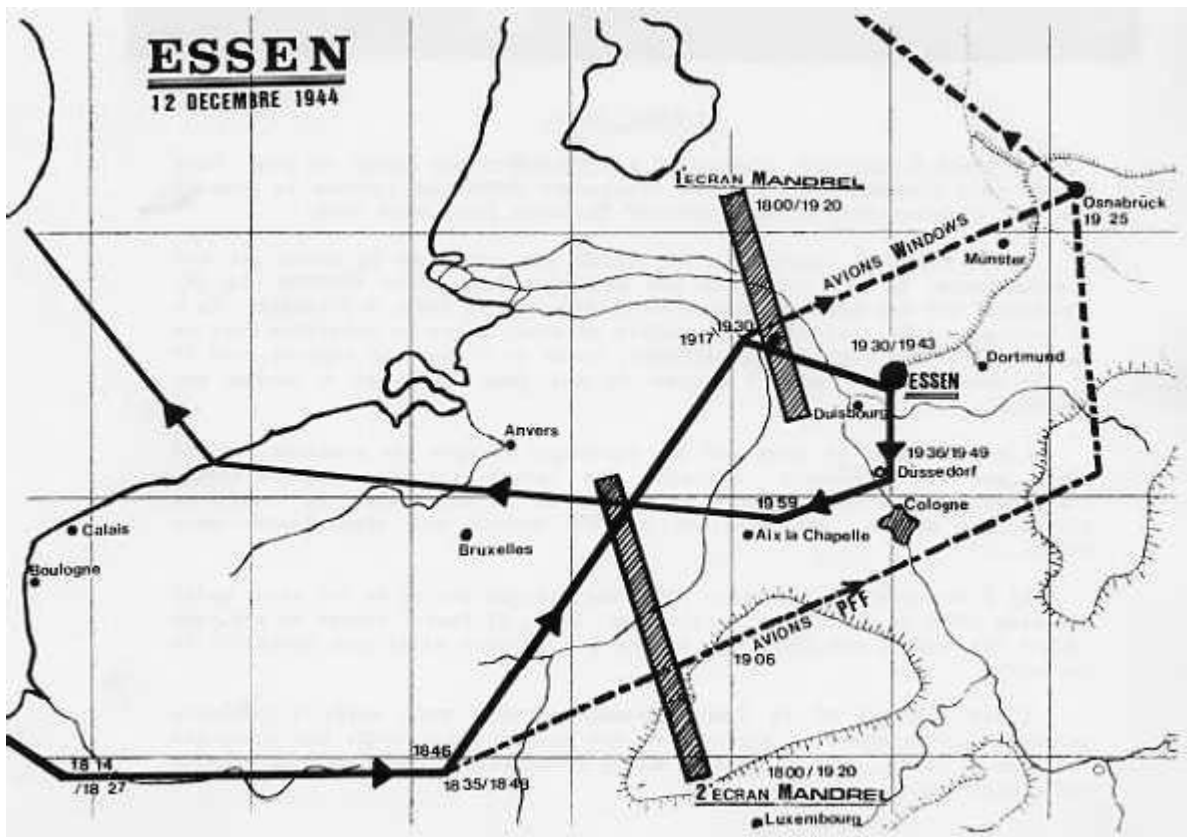
Le 2 décembre, le Capitaine COCHO est attaqué par un Me 109 alors qu'il bombarde HAGEN de nuit avec 14 équipages. Le 5, il faut 7 heures de vol pour lâcher les bombes sur SOEST. Il faudra 6 h 30 pour aller sur OSNABRUCK le lendemain.

C'est l'époque où le Bomber Command martèle sans arrêt l'industrie allemande : des années d'expériences ont mis au point toute une stratégie aérienne efficace, dont la mission du 12 décembre sur ESSEN, est un exemple entre cent autres.



Le Radio (ECPA)

ESSEN



Les procédés employés au cours des opérations sont les suivants :

1°) Itinéraire en ligne brisée, pour l'aller (ce qui entraîne l'incertitude ennemie sur l'objectif menacé) et pour le retour (ce qui complique la poursuite de la chasse ennemie) ;

2°) Variations d'altitude et de vitesse, après l'attaque de l'objectif. Bien que cela ne ressorte pas sur le graphique, les avions perdent normalement de 3000 à 4000 mètres entre ESSEN et AACHEN ; ils augmentent leur vitesse de 100 kilomètres-heure environ durant le piqué ;

3°) Attaque de feinte - Cette attaque est d'abord simulée par des avions éclaireurs (P. F. F) qui réalisent, à 19 h 25, sur OSNABRUCK un marquage usuel tel qu'il paraît devoir être suivi par un bombardement : l'effet de feinte est encore accru par la venue des avions WINDOW B, qui larguent des masses de paillettes anti-radars simulant ainsi une puissante expédition de bombardement ; arrivés sur OSNABRUCK, ils larguent d'ailleurs des bombes réelles :

4°) Ecrans Mandrel - Les écrans Mandrel sont des zones de brouillage imperméables aux détections radar ; ils sont réalisés par des émissions radio-électriques faites par des avions spéciaux (parfois très nombreux : une centaine) ;

5°) Paillettes anti-radars - Tous les avions, y compris ceux de la force principale et les avions éclaireurs sont normalement équipés de paillettes anti-radars, qu'ils lancent périodiquement en certains secteurs de manière à troubler les détections radars.

L'attaque principale dans la nuit du 12 au 13 décembre 1944, avait lieu sur ESSEN, de 19 h 30 à 19 h 43. Une attaque de diversion par des avions éclaireurs avec marquants et quelques bombardiers avait lieu sur OSNABRUCK à partir de 19 h 25. La route et l'horaire des Mosquitos éclaireurs coïncidaient avec ceux de la force principale jusqu'au point 50°N 4°20 E, vers 18 h 46. Un premier écran Mandrel était en place de 18 heures à 19 h 20 entre les points 52°05 - 6° et 51°20 - 6°20. Un deuxième, du 51°05 - 5°05 au 50° - 5°40 étant en place aux mêmes heures.

Des avions spécialement chargés de paillettes anti-radars restaient dans le flot de la force principale jusqu'au 51°40 - 6°, puis se dirigeaient de là vers OSNABRUCK.

La force principale quittait les côtes anglaises entre 17 h 47 et 18 heures (633 HALIFAX et LANCASTER).

A 18 h 17 une alerte à la "Flak" concerne des avions vers l'ouest de WESEL. Ce sont les avions du premier écran Mandrel.

A 18 h 27 des avions sont repérés dans le S.O. D'AACHEN. C'est sans doute le deuxième écran Mandrel.

A 18 h 40, des chasseurs allemands sont en l'air dans la région de FRANCFORT, pour intercepter les pénétrations vers le sud, que laisse supposer ce second écran Mandrel.

A 18 h 46 vingt Me 110 sont prêts à décoller de DUSSELDORF, KREFELD, DUISBOURG et d'un terrain nord de WESEL. L'objectif leur est indiqué comme étant dans la région de GABLACH.

A 19 h 06 une force alliée est repérée par les Allemands au sud-ouest d'AIX-LA-CHAPELLE (ce sont les avions éclaireurs qui vont à OSNABRUCK).

Jusqu'à 19 h 27, c'est-à-dire trois minutes avant le début de l'attaque, les Allemands n'ont aucune certitude sur les intentions de la force principale.

Celle-ci vient d'émerger du premier écran Mandrel. Mais les paillettes anti-radars des bombardiers lourds gênent la détection allemande ; de plus des avions spécialement chargés de paillettes anti-radars se dirigent vers OSNABRUCK pour simuler le principal flot et appuyer la feinte des Mosquitos qui ont attaqué cette ville à 19 h 25.

Les Allemands décident à 19 h 25 qu'OSNABRUCK est l'objectif principal. Bombes et marquants tombent sur OSNABRUCK. Les chasseurs allemands, y compris ceux de la RUHR, se dirigent vers cette

Cependant, à 19 h 37, les chasseurs allemands reçoivent un message leur disant que le principal objectif est "probablement ESSEN". Mais ils ne reçoivent pas de contre-ordre de route.

A 19 h 38 l'efficacité des paillettes anti-radars trompe la détection radar allemande qui confirme les chasseurs dans leur direction vers OSNABRUCK.

C'est seulement à 19 h 39, alors que depuis neuf minutes ESSEN reçoit des bombes, que les chasseurs sont informés que l'objectif principal est "définitivement ESSEN".

A 19 h 41, ils reçoivent l'ordre de s'y diriger à toute vitesse. Ils arrivent trop tard, les quadrimoteurs rejoignent l'ANGLETERRE.

Le 18 décembre, après quelques jours de neige où le groupe n'a pas volé, treize équipages vont encore "au charbon". C'est sur DUISBOURG que le "CHARLIE" du Capitaine CALMEL fait sa 31° et dernière mission : et c'est d'une voix claironnante qu'au retour il clame à 9 h 30 son dernier "C CHARLIE, clear out".



Visite de Mr Charles Tillon à la Base D'Elvington

Le 20 décembre, le ministre de l'air François TILLON atterrit à ELVINGTON à 11 heures, passe les troupes en revue puis dit la joie qu'il a eu à entendre vanter la valeur des 2 groupes lourds Français. Les 21, 24, 26, COLOGNE, MULHEIM et ST VITH auront la visite de nos HALIFAX.

Le 28, une explosion ébranle le terrain, une bombe est tombée d'un avion du groupe TUNISIE, lors de son chargement. Le HALIFAX flambe, d'autres bombes explosent. Cet accident fait 8 morts. A 16 h, les avions décollent pour MUNDCHEN-GLADBACH. Les 8 avions rentrent vers 21 h. Le 29, c'est dans un épais brouillard, que vers 11 h 30 six avions décollent pour COBLENCE et rentrent la nuit tombée. Le 30, a lieu la dernière mission de l'année. 456 avions bombardent COLOGNE.

L'année se termine. En 7 mois, le groupe a fait 845 sorties. Il a perdu onze équipages ; 7 autres ont terminé indemnes. La FRANCE est libérée. Dans le froid et la neige, les 32 équipages du groupe fêtent la nouvelle année et espèrent que la guerre sera finie avant la fin de l'année qui commence.



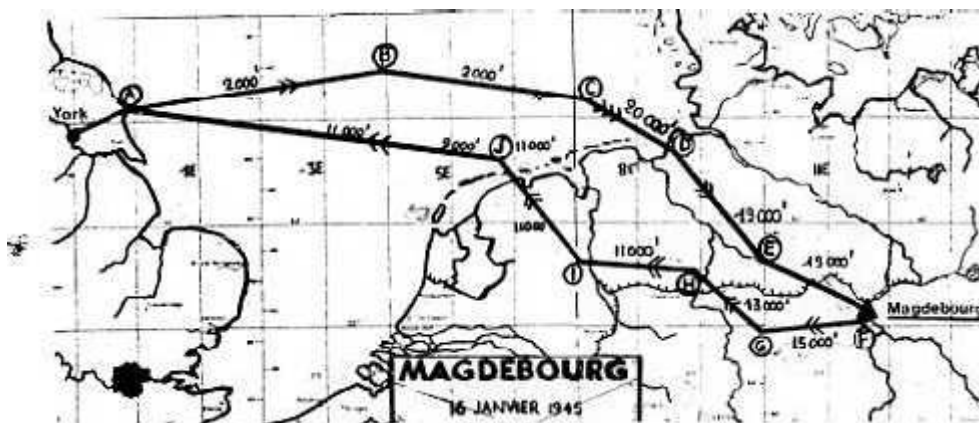
L'équipage du Cne Calmel (SHAA)

1945

Le 1er janvier 1945, à l'heure où, en ce jour férié, les gens se congratulent, offrent leurs vœux, font des visites, 116 équipages vont de nuit bombarder DORTMUND. Le lendemain, alors que nos HALIFAX bombardent LUDWIGSHAFEN, un avion du "TUNISIE" est descendu par la DCA...

Les manquants du "TUNISIE" nous affectent, nous vivons côte à côte. Une profonde camaraderie lie les deux unités. Le 5, un autre équipage ne rentre pas au groupe voisin. Cela crée des vides dans les mess. Ces 5 heures de vol sur HANOVRE ont été dures, DCA, Flares des Chasseurs. Le H du Capitaine COCHO est attaqué par des chasseurs à réaction. Sur 386 bombardiers lourds 25 ne rentreront pas. Le lendemain, sur HANAU il y aura 6 manquants sur 418 avions.

La mission du 13 janvier est particulière. L'objectif est SAARBRUCK. Utilisation tactique de l'aviation stratégique, derrière les lignes Allemandes. Sans doute fallait-il absolument que cet objectif soit détruit cette nuit-là ? 264 bombardiers lourds survolent 10 minutes le territoire ennemi pour 6 heures de vol consommant chacun 10 000 litres d'essence. Le 14, l'objectif est DULMEN, dans la région de MUNSTER. Le S est attaqué 3 fois par un JU 88 mais les corkscrews sont efficaces.



16 janvier, il fait mauvais temps, l'objectif est loin : MAGDEBOURG et la mer du Nord doit être traversée à moins de 2000 pieds. Or les stratus sont fractionnés, de 700 à 2000 pieds. Il est interdit de passer au-dessus, à cause du radar allemand ; au-dessous de 700 pieds, c'est tout de même bien bas : car il y a 347 avions en l'air cette nuit-là, et si l'on est soufflé par un qui vous précède, on risque de perdre trop d'altitude et de ne pouvoir redresser à temps. 347 quadrimoteurs volent donc ensemble dans la nuit et les nuages.

Et l'inévitable se produit. Entre deux nuages, les pilotes et mitrailleurs voient soudain, à 19 h 51, une explosion, et deux boules enflammées tombent à la mer. Et sur l'eau qu'on ne voit pas, des flammes continuent, longtemps, à s'élever, avec des gerbes d'étincelles multicolores. On ne peut s'empêcher de penser aux survivants, s'il y en a parmi ces quatorze hommes, qui doivent choisir entre l'eau et le feu. Et, à bord, la vigilance de tous redouble. Tout a une fin : bientôt la côte allemande approche, il faut monter.

On a l'impression de respirer. Mais le but est encore loin. Les cent projecteurs de HANOVRE jalonnent la route, et d'ailleurs, l'objectif se voit longtemps à l'avance. MAGDEBOURG est illuminé par les fusées blanches des P.F.F. qui utilisent pour le marquage le procédé Wanganui. L'Elbe est visible, la ville est bientôt en flammes. Quelques avions aussi, car la chasse de nuit allemande est là, et dix-sept bombardiers seront portés manquants. Le retour semble long, la mer du Nord bien large. Vers 1 h 30, les neuf avions du groupe rentrent à leur base.

Le 22 janvier, décollage vers 19 heures, l'objectif est GELSENKIRCHEN (RUHR). Le A du Commandant CATTELAT, vingt minutes avant l'objectif, a le moteur extérieur gauche en feu, il bombarde avec 3 moteurs (ayant réussi à éteindre le feu) en perdant de l'altitude avec moins de 2 minutes de retard et réussit à rejoindre ELVINGTON.



**Remise de la D.F.C. au
Cdt Cattelat par l 'A.C. Walker
le 22 février 1945**



**Remise de la Croix de Guerre sur le
terrain d'Elvington le 22 Février 1945**

Le 28, quatorze équipages du groupe décollent dans la neige, pour une mission longue vers 17 heures, STUTTGART. Les avions sont de retour 8 heures plus tard.

Le 1er février, six avions font 7 heures de vol sans histoire sur MAYENCE. Le surlendemain, l'objectif est WANNE-EICKEL (RUHR). La "Vallée heureuse", si elle est toujours redoutée, n'impressionne plus personne. Plusieurs avions sont touchés mais rentrent.

Une mauvaise nouvelle se répand, bientôt rendue officielle. Le tour d'opération est prolongé, il faudra désormais 144 points au lieu de 120. Une petite mission (Ouest du 6°EST) comptait 3 points, une grande 4. Il fallait en moyenne 30 à 32 missions, cela fait maintenant six missions de plus.



Halifax du Guyenne survolant Paris libéré (SHAA)

Le 4 février, 6 avions du groupe bombardent BONN. Le 7, la mission semble très simple. GOGH, l'objectif, est une ville fortifiée de la ligne SIEGFRIED. Comme pour SAARBRUCK le 13 janvier, il faut six heures de vol pour rester seulement quinze minutes au-dessus du territoire ennemi. Mais ces quinze minutes comptent ; car un autre stream a bombardé CLEVES un quart d'heure plus tôt. La chasse ennemie est levée, trop tard pour la première attaque, mais à point pour recevoir la formation qui doit bombarder GOGH. Le ciel est surpeuplé de chasseurs. Les treize équipages du groupe font leur bombardement ; puis le Master Bomber arrête l'opération. Les avions rentrent, ils quittent le territoire ennemi : c'est pour être attaqués par la

D.C.A américaine, pris dans les projecteurs américains. Pour se faire reconnaître, beaucoup appliquent la consigne, tirent la fusée aux couleurs du jour : belle aubaine pour les chasseurs allemands, qui n'ont plus qu'à viser.

Deux équipages du groupe TUNISIE seront ainsi descendus, et cette opération laissera un très mauvais souvenir. "Mission comme on ne voudrait jamais en faire", "mission inutile et dangereuse", écrivent les commandants d'avion sur les cahiers de compte-rendu ; et l'on parle sans aménité des canonniers américains.

Pour compenser sans doute le temps très court passé en territoire ennemi, la mission suivante a pour objectif BOHLEN, près de LEIPZIG, c'est ainsi que nous survolons pendant 5 heures l'ALLEMAGNE ce 13 février. 3 équipages se posent à WOODBRIDGE "Short Petrol" après 9 heures de vol.



Halifax du 346 « Squadron Guyenne » (ECPA)

LEIPZIG, c'est déjà loin. Mais on peut encore aller plus loin vers l'est. C'est ainsi que pour sa "millième" sortie, le "GUYENNE" va bombarder CHEMNITZ en SAXE, le 14, 304 bombardiers vont cette nuit-là, aider les troupes soviétiques. Au retour, des avions atterrissent n'ayant plus que quelques minutes de vol...

Le 17, 155 quadrimoteurs font demi-tour sur WESEL après avoir reçu le mot convenu pour ne pas bombarder. Le 20, 14 de nos équipages participent à la destruction de l'usine de REISHOLZ près de DUSSELDORF. Le lendemain, le ciel est clair sur WORKS sur le Rhin. Deux de nos avions sont abattus par la chasse.

Le 23 février ESSEN, le 24, KAMEN, le 27, MAYENCE, 300 à 400 avions chaque fois, dont un "missing" à chaque mission.

Le 2 mars, c'est pour le Nième et dernier bombardement de COLOGNE ; le bombardement s'est perfectionné et celui d'aujourd'hui est un triomphe. Le 3 mars, c'est tout autre chose. Treize équipages du groupe décollent vers 18 h 30. Le R du Capitaine GOEPFERT se repose à 19 h 35, ayant une panne de circuit hydraulique. Les douze autres bombardent normalement KAMEN, et les premiers sont de retour au-dessus d'ELVINGTON vers 0 h 15. Le C du Capitaine VIALATTE se pose à 0 h 30, le H du Capitaine PETIT à 0 h 35, le M du Lieutenant DELVOYE à 0 h 47, le P du Capitaine MENIN à 0 h 47, le O du Commandant MARTIN à 0 h 48.

L'avion suivant vient de dire "Downwind" lorsque le Flying Control annonce "Bandits Bandits". Les lumières de la piste s'éteignent pendant que la sirène et le "Tanoy" annoncent l'alerte.

Soudain au nord-est du terrain, une rafale de traçantes, une boule de feu : un HALIFAX flambe, tombe, explose au sol. Le Flying Control répète : "Bandits, Bandits" puis ajoute : "Farmwork to all aircrafts :

do not land "Bandits, Bandits".

Trois minutes après, à l'est du terrain, nouvelle rafale de traçantes : un nouvel HALIFAX prend feu. Six parachutes s'en détachent, l'avion pique et explose au sol à 200 mètres du premier.

Le Flying Control reprend alors en français : "Tous les avions Farmwork, allez à l'aérodrome de diversion : répondez". Des avions répondent "Wilco" : pas tous.

Après quelques minutes de silence, un avion passe en rase-mottes : c'est un allemand. La nuit est claire on voit son ombre sous la lune. Il fait un passage nord-sud sur le terrain, vire à gauche, et repasse est-ouest en mitraillant. Après quoi, il fait un virage à droite et revient en sens inverse vers le terrain. On entend une explosion, puis le silence. L'allemand a percuté le toit d'une ferme (tuant deux anglaises qui dormaient).

On entend un autre avion allemand qui tourne autour du terrain. Loin au Nord, on voit un avion descendre en flammes, puis d'autres un peu partout.

Les "intruders" ont eu la surprise. Depuis plusieurs semaines, aux briefings, on disait aux équipages de se méfier de ces chasseurs de nuit ennemis qui se mêleraient au stream, et descendraient les bombardiers au moment où ceux-ci se croiraient en sécurité. Ils ont réussi.

On entend bientôt les Mosquito. Les avions allemands rentrent chez eux. Ceux du groupe se posent un peu partout. Le -L-du Capitaine VEAUUVY, qui a atterri à CROFT, est mitraillé au sol.

Au groupe GUYENNE, le D du Capitaine NOTELLE, venu au-dessus d'ELVINGTON vers 0 h 30, va se poser à CROFT, le terrain de diversion prévu. A 2 h 30, il fait son tour de piste, sort les roues, prend sa piste lorsqu'un chasseur qui tournait derrière lui l'attaque. Le D prend feu, dans l'aile droite. Le Capitaine NOTELLE continue à descendre, est trop long, atterrit dans un bois. Sous le choc, l'aile en feu se détache, et le fuselage continue quelques mètres, séparé du foyer : cela sauve la vie de l'équipage qui a le temps d'évacuer, mais le pilote est blessé et évanouit : sous le choc sa tête a heurté la carlingue, ses camarades sortent le Capitaine NOTELLE pendant que tout l'avion devient la proie des flammes.

Le lendemain, dimanche 4 mars, on essaie en vain de savoir le bilan. 210 avions avaient bombardé KAMEN : on parle de 70 avions descendus au retour, mais le chiffre est incertain. Le Bomber Command garde le silence ; on parle aussi de 70 "intruders" JU 88 ou JU 188 dont 7 auraient été descendus.

Le 5 mars, CHEMNITZ, cette nuit-là au retour, personne ne veut allumer ses feux. A la côte anglaise les équipages respirent : il fait un temps impossible. En pleine nuit, à 1 heure du matin, les avions du groupe volent à 2000 pieds dans la crasse et la pluie : aucune lumière en l'air, aucune lumière au sol. Le Commandant DEMAZURE qui se présente le premier commence à parler dans le noir : aussitôt le terrain qui l'attendait, s'allume sous lui. Un seul avion manque à l'appel.



Le 8, onze appareils prennent l'air. Cette fois l'objectif est HEMMINGSTEDF, une usine isolée, au Nord de HAMBOURG. Mais fait rare, cette nuit-là, l'objectif n'est pas détruit. On apprend au retour, que le chef des PFF (Path finders, "trouveurs de chemins", avions spéciaux éclairant la force principale) a été descendu dès le début de l'attaque. Et les TI n'ont pu être placés correctement.

Le 9, le port de HAMBOURG reçoit bien ce qui lui est destiné. L'humeur est excellente, le chef du

Bomber Command, l'Air MARSHALL HARRIS venu visiter les 2 groupes français, laisse entendre que la fin de la guerre est proche.

Le 11, 1090 quadrimoteurs sur ESSEN, le 12, un stream de 1108 sur DORTMUND qui est rasé par 5000 tonnes de bombes. Le 13, 332 avions seulement bombardent WUPPERTAL.

Pour beaucoup d'équipages, la guerre se termine à cette époque. Mais pas pour le "GUYENNE". Le Rhin est traversé, l'armée allemande battue, mais les missions et les pertes continuent.

Le 14 mars, 8 avions décollent vers 17 h 15 et rentrent vers 23 h 30 après avoir bombardé HOMBURG, dans la SARRE. Deux avions sont "missings" au TUNISIE. Le lendemain, le "GUYENNE" perd 2 avions sur HAGEN tandis qu'un équipage du "TUNISIE" qui effectuait sa 38^e et dernière mission percute une colline avant ELVINGTON.

Le 19 mars, un avion encore est manquant, l'objectif était WITTEN. On apprendra plus tard, que le Lieutenant GONTHIER, un moteur arrêté à la côte française, a choisi de continuer la mission. Coupant la route, l'avion est arrivé en retard sur l'objectif et a été descendu, mission accomplie, par un chasseur. Le lendemain, 8 avions bombardent RECKLINGHAUSEN et rentrent normalement vers 17 heures. Le 22, sur DULMEN, il y a 122 avions comme sur STERKRADE le 24, zéro missing pour ces 2 missions.

Le 25 mars, 4 avions du groupe seulement bombardent OSNABRUCK : mission sans histoire. Plusieurs jours s'écoulent dans l'attente. MONTGOMERY et PATTON ont traversé le Rhin. Le groupe en profite pour se transformer sur HALIFAX VI plus rapide et plafonnant plus haut.

Le 4 avril, 308 avions bombardent HARBURG près de HAMBOURG. Le 8, 13 équipages du "GUYENNE" sont parmi les 20 avions qui attaquent HAMBOURG. Le 11, il n'y a qu'un seul manquant lors du long raid de jour sur NUREMBERG.

Le 18, 961 bombardiers dont 16 du groupe font un bombardement très réussi sur HELIGOLAND, l'île disparaît sous les explosions. Le 25 avril 1945, l'objectif est WANGEROOGE, une des îles de la Frise. Dix-huit avions du "GUYENNE" décollent vers 15 heures. L'objectif disparaît bientôt sous la fumée des bombes lancées de 480 avions.



Mission en Hollande (ECPA)

Au groupe "GUYENNE", les 18 avions rentrent après 4 h 30 de vol. C'est la 118^e mission du groupe en 1326 sorties. C'est la dernière.

Le 8 mai 1945, l'ALLEMAGNE capitule. Au groupe, c'est la vraie détente. Les vols d'entraînement continuent. Beaucoup de bombes dangereuses sont larguées en mer du Nord. Des vols, d'allure touristiques ont lieu sur les anciens objectifs pour montrer au personnel du sol devenu passager, le

Le 18 juin, le "GUYENNE" défile à PARIS. Enfin il est question du retour en FRANCE. Ce n'est que le 20 octobre, par une matinée spécialement brumeuse, que les 17 HALIFAX du groupe quittent ELVINGTON pour BORDEAUX.

En onze mois d'opérations, le Groupe GUYENNE a fait 1326 sorties en 118 missions, il a participé entièrement à l'activité du Bomber Command, et la nature des missions qu'il a effectuées ne fait que refléter l'évolution du Bomber Command durant cette dernière période de la guerre en Europe, qui a commencé avec le débarquement sur le continent au D Day.

Le Bomber Command, tout en continuant le bombardement stratégique de l'ALLEMAGNE, a fourni son appui aux opérations terrestres, en attaquant des objectifs variés en territoire occupé.

A partir du D Day, et par suite de la maîtrise aérienne acquise par les aviations alliées, les bombardiers lourds britanniques ont effectué de nombreuses missions de jour.

57 % des missions ont été effectuées de nuit, 43 % de jour, 31 % en territoire occupé et 69 % en ALLEMAGNE.

Cette période s'est divisée en 2 phases :

1°) La Campagne de France, de juin à septembre inclus,

2°) La Campagne d'Allemagne, d'octobre à l'armistice.

Durant la première phase, l'effort du Bomber Command est consacré à l'appui des troupes terrestres principalement. Tandis que pendant la seconde phase, le bombardement stratégique de l'Allemagne reprend son ampleur pour se terminer par des bombardements tactiques.

	<i>Missions</i>	<i>Sorties</i>	<i>Jour</i>	<i>Nuit</i>	<i>Equipages perdus</i>
juin	10	102	1	9	-
juillet	12	114	5	7	1
août	18	203	12	6	-
septembre	7	77	6	1	1
octobre	11	138	6	5	2
novembre	8	105	3	5	7
décembre	11	116	3	8	-
janvier	9	106	-	9	-
février	12	137	4	8	2
mars	15	159	8	7	5
avril	5	69	3	2	-
	118	1326	51	67	18

Nombre d'heures de vol de guerre.....7 641 heures.

Nombre de tonnes de bombes lancées....4 943 tonnes.

L'OPINION DES ANCIENS CHEFS DU 3^E REICH SUR LE Bomber Command

Général L. A. GALLAND, commandant l'aviation de chasse allemande :

"... Ce fut le bombardement allié sur nos usines de pétrole qui eut le plus grand effet sur la guerre actuelle".

Général LAHN, commandant en LOMBARDIE :

"... Les attaques sur le système de transport, coïncidant avec de sérieuses pertes dans l'industrie du combustible, paralysèrent toutes les industries".

Général d'aviation K. BODENSCHATZ :

"... L'invasion n'aurait pu se faire sans la supériorité écrasante de l'aviation alliée. L'armée allemande ne pouvait amener ses réserves ; les lignes de chemins de fer étant coupées, les troupes ne pouvaient être transportées, sur les routes en plein jour et comme les nuits étaient courtes, tout mouvement était impossible".

Général OBERST G. LINDEMANN, commandant en chef dans l'Ouest :

Trois facteurs ont participé à notre défaite dans l'Ouest :

- 1°) La supériorité incroyable de votre aviation qui rendit impossible toute opération de jour ;
- 2°) Le manque de combustible ;
- 3°) La destruction systématique des communications.

Général d'aviation G. VON SEIDEL :

"... La rupture des communications de transport allemand par la puissance aérienne des Alliés fut le facteur décisif qui amena la défaite allemande".

Général FELDMARSHAL KESSELRING :

"... Les bombardements en piqué qui terrorisaient les civils ainsi que les gros bombardements sont la cause de notre défaite. La puissance aérienne des Alliés est la plus importante raison de notre défaite".

Général FELDMARSCHAL HUGO SPERRLE :

"... La trouée qui suivit la chute de PARIS n'aurait pas été possible sans le bombardement qui se fit sur une si grande échelle, particulièrement sur les communications allemandes, loin à l'arrière".

Général L. K.J. VEITTS (P.C.A.) :

"... La destruction des industries pétrolières et la destruction du système des communications allemandes furent décisives".

L'AIR CHIEF MARSHALL SIR ARTHUR HARRIS

Commandant le Bomber Command de la Royal Air Force, a envoyé le message suivant au Commandant des Forces Aériennes Françaises en GRANDE-BRETAGNE :

"Please convey to all French personnel who have served or are serving in BOMBER COMMAND my admiration and my gratitude for their unfailing cooperation, their outstanding gallantry and efficiency.

Together we carried the battle into the heart of Germany and taught the enemy a lasting lesson in the full meaning of war, a lesson which hitherto they had brutally survived and will always survive. That is their reward. To all those brave French airmen who carried on the fight in our ranks, the warmest salutations of BOMBER COMMAND".

"Veuillez transmettre au personnel français qui a servi ou qui sert dans le BOMBER COMMAND, mon admiration et ma gratitude pour son indéfectible coopération et sa magnifique bravoure.

Ensemble, nous avons porté la bataille au coeur de l'Allemagne et nous avons donné à l'ennemi une leçon inoubliable sur la vraie signification de la guerre, que les Allemands ont rudement apprise : une leçon qui durera éternellement. Ceci est notre récompense. A tous ces braves aviateurs français qui ont combattu dans nos rangs, les plus chaleureuses salutations de BOMBER COMMAND".

ORDRE N° 528

"Le Groupement de Bombardement n° 1 quitte la GRANDE BRETAGNE et retourne sur le sol Français, dans la Gloire et la Victoire.

Je salue avec émotion, équipage et personnel au sol, au moment où ils cessent de relever du Commandement des Forces Aériennes Françaises de GRANDE BRETAGNE, mes pensées vont aux équipages tombés à l'honneur, jamais sacrifice ne fut plus librement consenti, jamais besogne aussi rude ne fut menée à bien aussi joyeusement et aussi complètement.

Depuis le 3 juillet 1943, date à laquelle le groupement est né, on l'a vu grandir, combattre et vaincre dans la plus parfaite discipline et dans la plus complète abnégation.

2500 sorties furent accomplies,
15000 heures de vol d'opération effectuées,
10000 tonnes de bombes lancées.

Sous les ordres de Chefs admirables, le Colonel BAILLY, Colonel VENOT, le Groupement figure à plusieurs reprises au tableau d'honneur des Aviations Alliées, méritent les plus hautes récompenses et les félicitations les plus élogieuses.

Je tiens à dire solennellement à tous les équipages et à tout le personnel au sol, devant la FRANCE qui va les accueillir, que jamais un groupement de volontés humaines ne combattit plus vaillamment pour une cause sacrée".

Le Colonel COUSTEY
commandant les Forces Aériennes Françaises
en GRANDE BRETAGNE

**ADRESS BY AIR OFFICER COMMANDING IN CHIEF BOMBER
COMMAND :**

AIR CHIEF MARSHALL SIR BOTTOMLEY

The 18th of October 1945

Comme chef de Bomber Command il m'est échu l'honneur de vous dire au revoir de la part de la R.A.F. à l'occasion de votre retour dans votre pays après un si long exil. Dans un sens, c'est un triste devoir pour moi car nous ne pouvons que regretter le départ de ceux qui ont été nos collègues si longtemps pendant des moments de grand péril. Mais comme vous-même, nous sommes heureux que vous retourniez dans votre pays couvert de gloire ; car ceci marque la réalisation d'un but longtemps contemplé et cherché par vous.

Dans ces mots d'adieu, je désire exprimer au Groupe GUYENNE et TUNISIE, que nous connaissons comme "346 et 347 Squadrons" notre profonde appréciation de l'esprit héroïque et généreux qui a animé vos unités. Vous avez courageusement entrepris des cours de perfectionnement dans nos Ecoles, et vous vous êtes précipités à la tâche pour apprendre nos méthodes, ainsi gagnant l'admiration de tous.

Finalement, vous vous êtes battus avec nous partant des bases anglaises depuis le début de l'été 1944, déplaçant la guerre loin en avant dans le camp ennemi.

Je désire ici enregistrer la dette que nous et vous, devons au Colonel BAILLY, votre premier chef, qui avec ses courageux équipages ont mérité notre admiration et notre respect.

Je dois ajouter un mot d'appréciation à ceux d'entre vous qui ont travaillé au sol pour garder TUNISIE et GUYENNE en l' Air. Votre travail était indispensable, et vous avez eu la grande satisfaction de maintenir un standard de rendement exceptionnel.

Maintenant que des liens ont été forgés unissant nos deux Forces Aériennes, nous sommes heureux de croire, même de savoir que l'étroite collaboration des Forces Françaises Aériennes et de la RAF continuera dans le futur.

Enfin, à ce moment nous pensons particulièrement à ces braves aviateurs qui ont donné leur vie pour la cause alliée. Ils sont morts pour la FRANCE, et non seulement pour la FRANCE mais aussi pour tous les peuples alliés, pour tous ceux qui ont souffert l'oppression et l'agression de l'ennemi. Nous ne les oublierons jamais. Leurs sacrifices et leurs noms feront toujours partie de l'histoire de la ROYAL AIR

Nous vous remercions de tout notre coeur.

AU REVOIR ! VIVE LA FRANCE !

MESSAGE DE MONSIEUR WINSTON CHURCHILL, PREMIER MINISTRE, AU GENERAL COMMANDANT EN CHEF DU "BOMBER COMMAND".

Le 15 Mai 1945 - Maintenant que l'ALLEMAGNE Nazie est battue, je veux vous exprimer, au nom du Gouvernement de sa Majesté, les remerciements de toute la Nation pour la part glorieuse jouée par le "Bomber Command" en vue de remporter la Victoire.

Pendant plus de deux ans, le "Bomber Command" porte seul la guerre au coeur de l'ALLEMAGNE redonne l'espoir aux peuples de l'Europe occupée et donne ainsi à l'ennemi un avant goût des forces énormes qui se préparaient contre lui. Quant au "Bomber Command" s'ajoutèrent les Forces aériennes de nos Alliés Américains, le poids des attaques s'accrut, amenant les destructions des systèmes industriels et économiques allemands à un degré jamais égalé. Le "Bomber Command" a aussi donné un appui remarquable aux Armées Alliées en Europe et contribué au plus haut point à la guerre sur mer. Vous avez détruit ou endommagé de nombreux bateaux de guerre et une plus grande partie de son organisation sous-marine. Par des séries multiples de pose de mines, vous avez coulé ou endommagé de nombreux

Toutes nos opérations ont été préparées avec grand soin et intelligence et elles ont été exécutées en dépit d'une opposition désespérée et des hasards contraires. Elles ont apporté une contribution décisive à la défaite finale de l'ALLEMAGNE. La conduite de ces opérations a démontré de quel esprit était animé nos équipages et quel sentiment de devoir existait chez le personnel sous nos ordres. Je crois que les résultats massifs du "Bomber Command" resteront longtemps un exemple du devoir noblement accompli.

REPONSE DU MARECHAL DE L'AIR, SIR ARTHUR HARRIS

Le "Bomber Command" est profondément touché de votre message au nom du Gouvernement de sa Majesté. Nous n'oublions pas comment vous avez compris nos besoins et les difficultés qui nous assaillaient dans les heures les plus sombres et même tragiques. Ce fut notre encouragement incessant, notre détermination inspirée de parvenir au but malgré tout, qui nous mène à l'aube de la Victoire. Vous étiez au premier rang des traceurs de route.

CITATIONS du « GUYENNE » A l'ordre de l'armée (15/12/44)

Unité d'élite de Bombardement Lourd, appelée la première à représenter la FRANCE dans l'effort du Bomber Command, sous le commandement du Lieutenant-Colonel VENOT, puis du Commandant PUGET, a pris part avec le plus grand succès, tant aux opérations qui ont appuyé l'ouverture du second front qu'aux raids en territoire ennemi, effectuant en moins de cinq mois plus de 8000 heures de vol de guerre en 600 sorties d'opérations, dont 200 sur les objectifs lointains et puissamment défendus de l'ALLEMAGNE, lançant 2400 tonnes de bombes. Malgré les pertes subies, continue à combattre avec la même ardente

A l'ordre de l'armée (20/07/45)

Groupe de Bombardement Lourd opérant de GRANDE-BRETAGNE termine, sous l'impulsion énergique de son chef, le Commandant PUGET, une série d'opérations entreprises au contact étroit du Bomber Command, ayant déversé, du 25 octobre 1944 au 25 avril 1945, 2540 tonnes de bombes, au cours de 720 sorties d'avions. Plusieurs fois détenteur des trophées de la R.A.F. récompensant les meilleurs résultats obtenus en opération, s'est notamment distingué au cours :

- des missions de harcèlement des voies de communications ennemies, aboutissant au blocage de

l'offensive VON RUNSDTEDT de décembre 1944 ;

- des missions entreprises pour le nivellement de la RUHR.

Conservant son allant malgré la perte de 50 % de son personnel navigant en onze mois d'opérations, la précision de ses tirs, l'héroïsme de ses équipages, le travail acharné de ses mécaniciens lui valent la haute estime du commandement tant allié que Français, et la reconnaissance du Pays.

Signé : **DE GAULLE**

BORDEAUX



Accueil officiel à Bordeaux des 2 Groupes Lourds (ECPA)

A notre arrivée à MERIGNAC, les pistes sont mauvaises, les avions sont parqués dans ce qui reste d'acceptable des parkings allemands. Les locaux sont rares et en mauvais état. En novembre et décembre, nous sommes peintres, bâtisseurs, jardiniers...

Grâce à la ténacité du Commandant DEMAZURE, un projet a pris corps : le "GUYENNE" va faire du transport sur l'itinéraire BORDEAUX - RABAT - DAKAR. Ainsi le 14 février, le ROMEO GOLF décolle de MERIGNAC vers DAKAR emportant tout l'Etat-major du Groupe en voyage d'études.

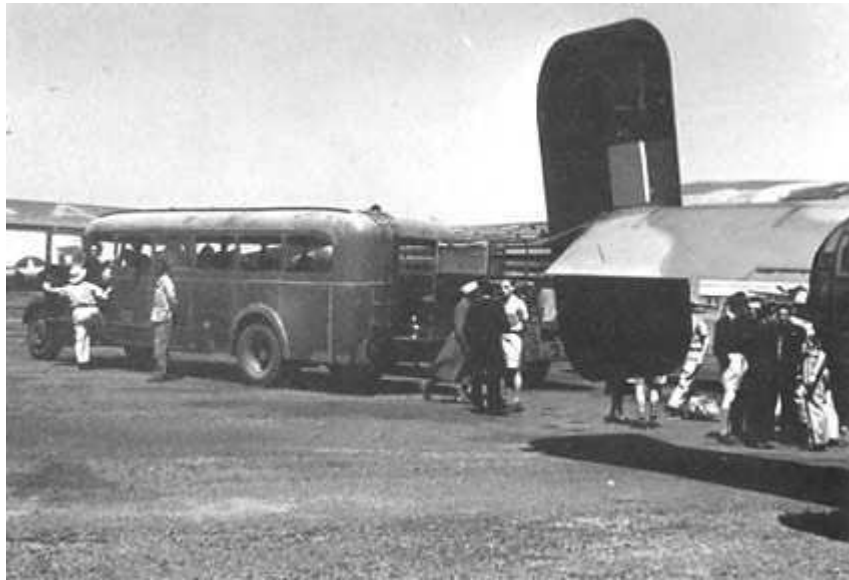
Les avions sont délestés de leurs équipements de guerre (tourelle, lance-bombes, viseur, etc...) pour être ré-équipés de sièges légers en rotin. Le 1er mars, le Capitaine MENIN décolle à bord du premier HALIFAX de ligne.

Les vols se poursuivent à la cadence de 1 tous les 2 jours, puis 2 par semaine jusqu'en avril 1947, où l'on arrêta la ligne. Entre temps, quelques longs voyages emmènent nos couleurs aux ANTILLES, à RIO de JANEIRO, à TANANARIVE et à SAIGON.



Bordeaux Mérignac – Fin 1945 (ECPA)

Le 1er octobre 1946, le 2/23 "GUYENNE" se range sous l'étiquette de la 21^e escadre de bombardement lourd en devenant le 2/21. Le 1er juillet 1947, il devient "Groupe d'opérations", abandonnant le transport au profit des missions de coordination avec les territoires d'occupation en ALLEMAGNE et avec l'AFN, et des missions de sauvetage en mer ou météo.



Transport des familles des fonctionnaires et rapatriement des soldats Sénégalais en A.O.F. par le « Guyenne » en mars 1946 (ECPA)

Nouvelle orientation au printemps 1948, tout en gardant son caractère opérationnel, le groupe se voit attribuer la moitié des missions à grande distance. Comme toujours, le personnel change, mais l'esprit reste.

Le 1er juillet 1949, le groupe est dissout.