

**Jean TERRIEN, pilote né à Nantes (France),
mort aux commandes de son bombardier
dans la nuit du 3 au 4 mars 1945
au retour d'une mission sur Kamen (Allemagne)
et inhumé au cimetière du Clion-sur-Mer**



*« Les chasseurs sont notre salut
mais seuls les bombardiers assurent les moyens de notre Victoire »*
Winston CHURCHILL

La dernière mission du sous-lieutenant Jean TERRIEN

HALIFAX III NR235 L8 - O
347th Squadron RAF (GB 1/25 Tunisie)

Avant-propos de René BRIDEAU et Michel GAUTIER

Le 8 décembre 2019 je recevais un message de Cyrille FOSTIER qui s'intéresse à l'histoire et venait de s'installer dans la région de Pornic. Il m'informait que dans le cimetière du Clion-sur-Mer se trouvait la tombe du sous-lieutenant Jean TERRIEN avec la mention FRENCH AIR FORCE. Il avait fait rapidement quelques recherches et pensait qu'il devait y avoir une belle histoire à raconter. Aussitôt je procédais également à des recherches plus approfondies et en effet, c'est une histoire étonnante qui mérite d'être connue.

Je commençais donc immédiatement la recherche des 8 familles des aviateurs (7 + 1 remplaçant) de l'équipage du sous-lieutenant Jean TERRIEN. Après différentes investigations dans les documents militaires, la généalogie, les administrations (mairie, cimetières, archives nationales, départementales...), journaux... je trouvais la famille TERRIEN le 9 janvier 2020, la famille PUTHIER le 18 janvier 2020, la famille DELAROCHE le 25 janvier 2020, la famille MICHELON le 10 mars 2020, la famille LE GALL le 17 mars 2020, la famille DUGARDIN le 21 mars 2020, la famille DUNAND le 9 avril 2020 en Australie et enfin la famille MOSNIER le 13 juin 2020.

Le récit qui va suivre n'est pas l'histoire des *346th Squadron (Guyenne)* et *347th Squadron (Tunisie)* de la RAF, que l'on peut trouver sur internet et dans plusieurs livres, mais un hommage au sous-lieutenant Jean TERRIEN qui a sacrifié sa vie pour sauver son équipage et qui est enterré dans notre région du Pays de Retz, au Clion-sur-Mer.

Les documents et photos proviennent principalement des familles et notamment des *Mémoires de Guerre* du colonel MICHELON et de l'adjudant-chef LE GALL. D'autres documents peuvent bien sûr être encore trouvés et compléter ces informations.

René BRIDEAU

Sur la base des archives familiales et autres documents historiques rassemblés par René BRIDEAU, j'ai composé un dossier permettant d'inscrire ce héros de guerre dans la mémoire du Pays de Retz où il est né et désormais inhumé.

Ce dossier permet de faire le portrait de Jean TERRIEN depuis son enfance jusqu'à sa mort tragique le 4 mars 1945. Outre les éléments biographiques fournis par la famille TERRIEN, il comporte les récits croisés et complémentaires de l'adjudant-chef André LE GALL et du sous-lieutenant Roger MICHELON.

André LE GALL, mécanicien dans l'équipage TERRIEN et alors âgé de 32 ans, a rédigé ses souvenirs de guerre sous le titre *Se souvenir du passé*. Pendant huit mois, il a partagé avec Jean TERRIEN vingt missions de bombardement sur la France et sur l'Allemagne. Quant à Roger MICHELON, il était le bombardier de l'avion et était présent aux côtés de TERRIEN jusqu'aux dernières minutes précédant sa mort, abattu par un chasseur allemand au-dessus du sol anglais au retour de la mission du 3 mars 1945 sur Kamen.

Les familles des aviateurs ont autorisé l'usage public de leurs précieux documents dans ce dossier que j'ai illustré par des photos figurant parfois dans les archives familiales ou venant d'autres sources : archives de guerre, journaux, livres...

Michel GAUTIER

Devenir aviateur, le rêve de l'enfant Jean TERRIEN

Dans une lettre adressée à sa mère le dimanche 23 avril 1939 et écrite à la fin de sa formation de pilote, on peut lire ces passages significatifs sur la genèse de son engagement :

Dimanche 9h.

Bien Chère Maman.

Moins paresseux, c'est aujourd'hui, dès le matin que je viens vers Toi.... Il fait beau et le soleil est clair - Mais le vent du nord, le mistral est revenu faire une ultime offensive. Pourtant, il ne fait pas froid, et, heureusement, puisque c'est Dimanche, cela ne gêne en rien notre entraînement en vol. Cette nuit, je l'entendais hurler au dehors, et je songeais à La Jolivière, à la mer, à mon cher Atlantique... Comme Tu as raison, Chère Maman, en parlant des souvenirs qui évoque pour nous ce petit coin du monde!.... Pour ma part, en est-il un autre où j'aie plus de souvenirs, et qui me soient plus émouvants et plus chers?... Souvenirs d'enfance, jadis... Souvenirs de jeunesse... souvenirs de jeunesse.

Après l'évocation de plusieurs souvenirs d'enfance, il en révèle un autre à sa mère...

Un autre?... Ne T'en souviens-tu pas?... Un jour, je me souviens, dans l'allée qui existait alors entre le houx et la maison, j'avais dessiné sur le sol, face à l'océan, un avion... Ses ailes, son fuselage, avec, à l'avant, l'hélice et le moteur, et, le poste de pilotage où, naturellement je m'installai.... Ce fut mon premier vol... Car, réellement, il me semblait m'envoler... il me paraissait que par la vertu de ces lignes maladroites, déformées par les cailloux du sol, j'avais isolé un petit monde que mon imagination arrachait à l'attraction de la Terre. Comme mon oreille entendait bien, au lieu du grondement que j'émettais, le vrombissement des vrais avions!.... Et ce large des flots m'hypnotisait, vers lequel je m'envolais....

... Avant de préciser les raisons de son engagement à l'âge adulte...

Comme la plupart des Français, je suis pacifiste, et mon horreur est grande de la guerre, comme mon caractère éloigné de la violence. Mais je ne suis pas un pacifiste "délant". Je sais les hommes et ce qu'ils valent. Et des longtemps j'ai lutté contre les idéalistes et les naïfs qui, les mains implorantes, croyaient suffisant d'implorer de prêcher la Paix.... Tout jeune, j'ai retenu l'axiome latin: "Si Tu veux la Paix, prépare la guerre". Et la parole de Lyantey demeure sur ce point mon programme: "monter sa force, pour n'avoir pas à s'en servir". C'est pour quoi je souh aité à nôtre Pays une aviation, forte, la plus puissante. Car lorsque nous l'aurons, nous pourrons imposer au monde nôtre volonté de Paix.

Et c'est pour cela qu'aux moments de lassitude, je me répète la devise qui fut celle de mon glorieux aîné, George Guynemer: "Faire Face". Et j'essaie de ne pas me dérober, quelle que soit ma fatigue, aux devoirs qui m'incombent. Voici quatre mois et demi je débarquai ici. Depuis, j'ai continué à faire de mon mieux. Et hier était le premier anniversaire de mon entrée dans l'aviation. Puisque, le Vendredi 22 Avril 1938 je signai mon acte d'engagement. Et, pour cet anniversaire, je suis heureux de T'offrir, Chère Maman, un succès massif et total. En effet, et je le savais depuis quelques jours, mais préférais être bien sûr, j'ai maintenant la certitude, bien que, officiellement, cela ne nous ait pas encore été communiqué, j'ai la certitude donc qu'au classement général, fait d'après toutes les notes obtenues depuis le commencement des cours techniques et du stage, j'occupe la première place... Oui, Chère Maman, la toute première place, et elle est à moi tout seul. Je ne la partage avec personne. Pour Toi, Chère Maman, je veux donner toute son importance à ce succès, en Te disant d'abord que la note moyenne que j'ai obtenue est 17,25 sur 20, et que nous sommes dans cette seule brigade, un peu plus de cent cinquante.....

" J'attends impatientement la communication officielle de ce classement, car, bien que je sache qu'il y a peu d'espoir je ne puis m'empêcher d'espérer que, à titre de récompense exceptionnelle, le Commandement me m'accorde un peu de congé.... La première partie de notre entraînement aérien est terminée, et nous allons nous entraîner d'ici à quelques jours sur de nouveaux appareils. Comme je Te l'avais écrit j'espérais que, auparavant, nous aurions enfin un congé, au moins une semaine. Or, loin de nous en parler, on ne fait que charger l'emploi du temps. Il semble que l'on veuille à tout prix, hâter encore notre stage. Et cela me laisse un peu inquiet. Je voudrais tant venir un peu au moins vers Toi !.

Son excellent classement lui permit d'opter pour la chasse et il rejoignit le centre d'entraînement de Tours. La guerre déclarée, il fut muté au début du mois de mai 1940 dans un groupe équipé de *Potez 63-11*. À partir du 10 mai, il effectua 9 missions de reconnaissance. À la veille de l'armistice, son avion fut touché par la *FLAK* mais il parvint à rejoindre sa base dans des conditions très difficiles, ce qui lui valut d'être cité à l'ordre de la Division aérienne avec cette mention très élogieuse :

" Sous-officier pilote possédant les plus grandes qualités de courage et de volonté tranquille, faisant preuve d'une compréhension magnifique du devoir. Le 16 juin 1940, son appareil gravement endommagé par la DCA allemande, a néanmoins poursuivi la mission de reconnaissance à basse altitude qui lui était prescrite ".

Après le repli de son escadrille, il parvint à sauter la Méditerranée pour gagner l'Afrique du Nord où il suivait des cours d'officier d'active à Marrakech lorsque les Alliés débarquèrent en Afrique du Nord en novembre 1942. Après avoir été promu sous-lieutenant le 25 juin 1943, il se porta volontaire pour les « groupes de bombardiers lourds » et suivit le cycle de formation de la RAF avant une affectation le 26 juillet 1944 à la base d'Elvington à proximité de York où stationnaient les « groupes lourds » français *Guyenne* et *Tunisie* (346 et 347 Squadron de la RAF).



Arrivée des 346 et 347 Squadron de la RAF sur la base d'Elvington le 16 mai 1944

Déjà, dans la lettre citée plus haut, il avait évoqué les risques de l'accident et des efforts à consentir pour devenir « un pilote sûr » tout en convenant « qu'il n'arrive jamais que ce qui doit arriver » !

Tu as tout à fait raison. Chère Maman, au sujet de la question accidents. Il faut surtout changer songer que ce n'est pas toujours en fuyant le péril qu'on l'évite. Et bien des gens rencontrent l'accident qui, cependant, se croyaient bien à l'abri de tout risque.

Et puis, vois Tu, je n'ai pas encore atteint en ce qui concerne le pilotage, la précision et l'habileté, bien moins encore la perfection que je souhaite. Le pilotage est en effet quelque chose d'extrêmement difficile, parce que peut être d'apparence très simple et difficile surtout lorsque l'on recherche le fini en tendant vers la perfection. Et puis, il y faut un sixième sens, celui de l'air, qui ne s'acquiert que par une longue pratique.

Mais, déjà, les chefs de piste sous les ordres de qui j'ai travaillé, me considéraient à n'en pas douter, comme un pilote sûr méfiant. L'attention est à la base du pilotage, et prudent. Ils m'en ont fourni des preuves en me confiant assez souvent des appareils, en des moments assez difficiles, par fort vent, par exemple, ou encore quand beaucoup d'avions évoluaient dans le ciel. J'ai été assez fier de cette marque de confiance assez peu prodiguée. Car je désire, avant tout, être un pilote « sûr ». Dès lors, Chère Maman, ne sois pas inquiète, je T'en prie, et songe bien qu'il n'arrive jamais que ce qui doit arriver.

à Toi, Ma Maman, avec l'espoir que je T'aurai donné un peu de joie et de fierté, toute ma hâte de venir bien vite, et en T'embrassant bien fort, toute ma affectueuse tendresse.

Ton fils
Jean

Jean TERRIEN allait devenir ce pilote « sûr », capable dans les pires conditions de remplir sa mission de guerre mais en évitant toujours les risques inutiles et en protégeant son équipage jusqu'au sacrifice ultime.

Mais avant même de décrire précisément les circonstances de sa mort, voici une lettre testamentaire de Jean TERRIEN à l'adresse de sa mère et de ses amis. Elle vient éclairer cette sourde prémonition exprimée déjà plus haut : « ... Il n'arrive jamais que ce qui doit arriver » ! Nombre d'aviateurs ont rédigé de telles lettres et pour beaucoup, elles annonçaient aux familles et aux amis la mauvaise nouvelle tellement redoutée. En effet au sein des Groupes lourds français (346 et 347 Squadron de la RAF) un équipage sur deux périt pour la libération de notre pays entre juin 1944 et mai 1945 [Note MG]

Amis,

Au cas où je serais blessé gravement, fait prisonnier
ou porté disparu, je souhaite que Vous en informiez
Madame E. Terrien, Villa Nazareth, à la Josselière, par
Le Cliau/mer (Loire Inf^{se}) ou 1 rue de Guérande, à Nantes
(Loire Inf^{se}). Si possible, prévenir d'abord. M^{lle} Annie Terrien,
Ma sœur, à l'une des mêmes adresses. Je remercie que
~~vous m'avez fait parvenir, par lettre,~~
~~M^{lle} M^{rs} Kraus, Poste Rochefort, 45-10-11, Troyes~~
~~Amiens~~

~~M^{lle} Pierre-Cécile, 10-10-11, Maitel, Amiens~~

Au cas où je trouverais la mort, faire parvenir
à leurs adresses les messages qui seront trouvés dans
ce sous-main, en y joignant l'information officielle.
Avec mes remerciements - aurai-je l'ironie d'ajouter, anticipés?
Vous trouverez Tous, ici, Amis et Camarades, mes meil-
leurs vœux de Bonheur et de Paix, et mon A Dieu.

Jean Terrien



Une page des archives Roger MICHELON qui partagea les missions de Jean TERRIEN

Souvenirs de l'adjudant-chef André LE GALL

Après une formation de mécanicien à l'école de Saint Athan (Pays de Galles), André LE GALL fut envoyé en stage commando sur la base de Rufforth (non loin de York) où se retrouvaient les membres des équipages à leur sortie des différentes écoles... C'est là que LE GALL et TERRIEN établirent cette relation de confiance et d'amitié si nécessaire au sein d'un équipage où la vie de tous dépend de chacun.

Le récit d'André LE GALL présente de multiples qualités : outre les sensations, les impressions et sentiments personnels de l'auteur, il donne une description très détaillée des missions de bombardement auxquelles il participe ; il décrit aussi très précisément les ambiances aussi bien à terre que dans l'avion. C'est ainsi que l'on découvre de l'intérieur les entraînements des aviateurs, la vie au mess, les loisirs, les sorties, les débriefings, les tâches de chacun des sept membres d'équipage d'un *Halifax*, les problèmes techniques rencontrés, les permutations d'équipages et d'avions. On est aussi plongés au cœur des missions, au milieu des escadrilles affrontant les risques liés à la distance et à l'altitude, à la météo mais surtout à la terrible *FLAK* allemande.

Enfin, ce récit personnel du mécanicien LE GALL croise sans cesse ce qui aurait pu être le récit de son pilote TERRIEN. Il se termine même par quelques confidences prémonitoires de TERRIEN à son mécanicien. Celui-ci, malade, ne participa pas à la dernière mission, mais il recueillit le témoignage de chacun des autres membres de l'équipage sauvés par le sacrifice de leur pilote.

À aucun moment, je n'ai touché au contenu de ce témoignage mais je suis permis pour fluidifier la lecture de pratiquer quelques coupes, réorganisation de phrases ou de paragraphes et quelques harmonisations syntaxiques.

Michel GAUTIER, le 5 avril 2021

Ma rencontre avec Jean TERRIEN et la formation de l'équipage

« Plusieurs équipages étaient incomplets pour différentes raisons : incomplets au départ, maladies, indisponibilité passagère, sans commandant de bord après qu'un capitaine ait demandé à repartir en Afrique du nord pour cause d'incompatibilité d'humeur avec les Anglais. Tous les « isolés », nous fûmes réunis pour un stage dit « de commando ». Au début, tout le monde râlait, on n'était pas venus en Angleterre pour faire ce genre de truc... On y faisait des lancers de grenades réelles, du tir au pistolet sur cibles mouvantes, de l'attaque de sacs de sable au poignard... Ce qui nous faisait dire que nous perdions notre temps. Mais, bien vite, on s'aperçut que ce n'était pas aussi inutile que nous le pensions ; nous comprenions que les exercices de nuit, lâchés dans la campagne avec seulement une carte et une petite boussole pour rejoindre la base avaient un but bien précis : celui de nous apprendre à nous sauver en cas de parachutage en territoire ennemi ; on apprit également que tous les équipages devaient venir faire le stage, mais je ne crois pas que tous l'aient fait, car le Débarquement en Normandie eut lieu peu après, et avec lui, le début des choses sérieuses...

...

Pour moi, ce stage fut une chance car c'est là que je fis connaissance du sous-lieutenant TERRIEN ; il venait lui aussi de Marrakech où il avait fait les EOA. Nous étions venus en Angleterre sur le même paquebot, je l'avais vu à bord, sans lui parler... Un jour, à Rufforth, nous

étions voisins à lancer des grenades, il m'adressa la parole et nous avions parlé un long moment de Nantes d'où TERRIEN était originaire, du Lycée Clémenceau où il avait étudié... Il me dit que s'il était là, à lancer des grenades, c'était parce qu'il n'avait pu compléter son équipage avant de quitter Marrakech et qu'il n'avait pas de mécanicien. Je sautai sur l'occasion, puisque moi-même n'avais plus d'équipage. Il me donna rendez-vous pour le soir même dans un pub de York où il devait retrouver les camarades de l'équipage ; il voulait me présenter, et selon leur jugement me prendre avec eux. Je les connaissais de vue depuis que nous attaquions les sacs de sable, mais je ne savais pas de quel équipage incomplet ils étaient.

Le soir même, j'étais adopté avec plaisir, par le sous-lieutenant MOSNIER, navigateur, le sous-lieutenant MICHELON, bombardier, les sergents DUGARDIN, radio, DELAROCHE et DUNAND, mitrailleurs. J'ai dit « avec plaisir » car l'équipage étant désormais complet, nous pouvions commencer les vols ensemble à Rufforth et quitter le stage de commandos. Ils étaient ravis quant à eux d'avoir à bord un adjudant qui avait eu le baptême du feu en 40, mais surtout un technicien assez ancien pour tenir sa place sur un avion qui faisait un peu peur à tous, et surtout aux jeunes. MICHELON, le bombardier, après avoir été emprisonné 4 mois par la Wehrmacht en zone occupée, avait fini par gagner Marseille puis Alger où il avait rejoint son père, chef d'escadron dans une division algérienne, avant d'intégrer l'armée de l'air après l'opération *Torch*, puis de s'engager lui aussi dans la RAF. Nous étions restés un ou deux jours encore au stage avant de rejoindre notre base opérationnelle à Elvington pour des questions administratives et d'organisation, avant de revenir à Rufforth. [L'équipage du sous-lieutenant Jean TERRIEN a été affecté au 347 Squadron le 26 juillet 1944 mais le *Halifax III* NR235 est arrivé au 347 Squadron le 13 novembre 1944 - NDLR]

L'entraînement sur *Halifax* à Ruffort.

Le premier vol s'effectua, tout l'équipage à bord, avec, aux commandes un sergent-pilote canadien que l'on ne tarda pas à juger complètement "fondu"... Dès le décollage, alors que chacun de nous faisait connaissance avec son poste de travail, il secoua l'avion, tout en gagnant de l'altitude, virages serrés, chandelles... On était tantôt plaqués, tantôt soulevés comme en apesanteur ; quand nous eûmes atteint 5 000 pieds, il coupa un moteur en mettant l'hélice en drapeau, puis un deuxième de l'autre côté, et encore un troisième ; l'avion s'enfonçait tandis que la vitesse chutait rapidement ; alors, il rendait la main en amorçant un piqué afin de reprendre la vitesse nécessaire pour éviter le décrochement. Tout cela était très désagréable à supporter ; enfin, il remit les moteurs en marche, nous étions très bas, mais le terrain était juste devant nous.

De retour au parking, alors qu'il expliquait quelque chose à notre pilote, nous sautions tous à terre ; le navigateur et le radio étaient malades, les mitrailleurs très pâles, le bombardier aussi, quant à moi, j'étais tout près de restituer mon petit déjeuner. Nous étions tous d'accord pour dire que nous avions eu une mauvaise impression de ce premier vol. TERRIEN qui serrait la main du moniteur, semblait, seul, vraiment à l'aise ; le canadien parti, il nous réconforta en nous disant que le moniteur avait voulu nous épater, qu'il n'était pas aussi bon pilote qu'il avait essayé de nous le faire croire, mais qu'au fond, il avait voulu nous montrer que nous allions voler sur un engin sûr, solide, capable d'évoluer dans les plus mauvaises conditions, que nous nous y ferions après quelques sorties. Mais il ajouta très sérieusement que si d'aventure, un jour, il ne nous restait qu'un seul moteur pour revenir au terrain, il serait plus sage de faire confiance à nos parachutes.

Je me disais que, finalement, j'avais volé, dans des conditions exceptionnelles, debout derrière TERRIEN qui occupait le strapontin près du pilote où normalement je pourrais m'asseoir, ou bien assis à ma place juste derrière le poste pilote principal. À part les 55 minutes sur *Wellington* à Saint-Athan, cela faisait 8 mois que je n'avais pas volé, il fallait attendre pour juger.

Dès le lendemain, nous étions "remontés", mais sans l'instructeur canadien cette fois, pour un vol de 2 heures 15 en six atterrissages. Dans les dix jours suivants, nous avons volé pratiquement tous les jours, effectuant 39 heures 15 de vol, dont 9 heures 15 de nuit, en

atterrissant 4 ou 5 fois par vol. Cela s'appelait *circuit landing*. Puis nous avons fait des *cross-country*, navigations de jour et de nuit, de plus de cinq heures, des navigations de trois heures avec bombardements d'exercices...

Nous étions désormais tous très rodés, et plus personne ne ressentait de malaise, ce qui fut confirmé lors d'un vol très pénible, de l'avis de camarades d'autres équipages : il s'agissait du *fighter affiliation* consistant sur une attaque de chasseur, à lancer l'avion dans des évolutions visant à empêcher l'attaquant de viser assez longtemps sa cible pour être sûr de l'atteindre. Pour ce faire, le pilote, averti par les mitrailleurs, effectue des manœuvres brutales qui le mènent parfois jusqu'à la verticale, d'un bord, puis de l'autre, tout en tournant le nez de l'appareil de gauche à droite (*cork screw*) ou bien une amorce de vrille appelée "tourné piqué". Cet exercice qui durait 2 heures 30 chaque fois, mettait l'avion à rude épreuve ainsi que l'équipage. Pourtant, nous comprenions bien que cet entraînement était indispensable.

Par la suite, à Elvington, au cours d'un exercice, un chasseur anglais qui insistait sur sa visée, percuta le bombardier qui s'écrasa avec son équipage. Lors des exercices avec chasseurs, notre colonel décida de ne faire voler que le pilote et les mitrailleurs, et facultatif pour les mécaniciens. J'embarquais quand même car les pilotes avaient remarqué que les moteurs avaient besoin d'être réajustés après des évolutions rapides, et ils n'avaient pas trop de leurs deux mains pour piloter l'avion. J'étais d'ailleurs entraîné à ce genre d'exercices que j'avais eu l'occasion de découvrir à Marrakech jadis sur *Potez 25*.

Enfin, notre cycle d'entraînement s'acheva par un vol de contrôle supervisé par un officier pilote et un officier mécanicien raisonnables. Nous étions *fits* (reconnus aptes) et nous pouvions donc rejoindre Elvington, notre base opérationnelle ».

[Le salut de l'équipage en cas de coup dur dépend des automatismes acquis à l'entraînement et de la réactivité de tous. On apprend dans un autre témoignage que le pilote Jean TERRIEN fera tout pour transmettre à son équipage le savoir-faire et les réflexes acquis au feu en 1940. C'est ainsi qu'entre les missions, il leur rappelle inlassablement les consignes de survie : « Quand je vous dirai : " Sautiez, Sautiez ", ne cherchez pas à comprendre. Exécutez l'ordre immédiatement. Comme je dois sauter le dernier, votre rapidité sera ma seule chance de salut » ! NDMG]

Elvington – Le Débarquement du 6 juin 1944 – Premières missions.

L'installation sur la base opérationnelle prit quelques jours. Nous assistions à des conférences, nous prenions contact avec nos chefs, nos camarades, nos mécaniciens au sol, et bien sûr avec nos avions. L'entraînement sur quadrimoteurs, s'était effectué sur les *Halifax V*, moteurs Rolls-Royce en ligne à refroidissement par liquide, ici, nous allions voler sur *Halifax III*, moteurs Bristol, 18 cylindres en étoile à refroidissement par air, plus puissants.

Le commandant STOLTZ, qui était le commandant du groupe "*Tunisie*" (347 Sq.) nous affecta l'avion "*K-King*" sur lequel, lui-même et son propre équipage allaient voler. À ce moment là, nous étions deux équipages, volant à tour de rôle par avion. L'entraînement reprit avec l'appareil opérationnel. En deux vols, nous avions fait 6 heures et 20 minutes.

Le débarquement allié avait eu lieu, la bataille faisait rage sur la côte normande, du Cotentin jusqu'à Gravelines environ. Des camarades avaient déjà effectué des missions sur la France occupée et sur l'Allemagne. Notre pilote TERRIEN partit seul en second pilote avec un autre équipage ; pour son vol obligatoire d'accoutumance, il effectua un bombardement de nuit dans la Rhur. Nous attendions son retour et nous étions tous très tendus. Qu'allait-il nous rapporter ? Il nous rassura en souriant : "Ce n'était pas si terrible" ! Nous avions souri mais personne ne fut convaincu qu'il disait la vérité.

Enfin, nous étions sur les ordres, un peu nerveux naturellement, chacun se remémorait rapidement, tout ce qu'il devait faire en l'air, pour avoir toutes les chances de bien faire ; les choses sérieuses allaient commencer... Quand l'alerte fut déclenchée par haut-parleurs dans les couloirs des "sites" où nous logions, j'étais déjà prêt. Cette fois c'était arrivé.

La première partie de la mission, consistait à se rendre au mess pour un repas complet, chaud. Ce repas que personne ne songeait à manquer, était servi avant chaque départ, quelle que fut l'heure du jour ou de la nuit, et le nombre d'heures qui nous séparaient du précédent. Comme on ne savait pas à quel moment on aurait la chance d'avoir le suivant, on sautait sur le vélo pour foncer au mess. Ensuite, chaque membre d'équipage, se rendait au briefing le concernant.

Les mécaniciens navigants apprenaient les conditions de vol du jour, le nombre, le poids, la qualité des bombes installées (explosives, soufflantes, incendiaires, à retard) et leur répartition dans les soutes, le poids total et la capacité d'essence approvisionnée, ainsi que les quantités à consommer sur tel ou tel réservoir, avant de passer sur un autre, afin de conserver le centrage idéal. Il y avait 18 robinets à manipuler, en fermer certains, avant d'en ouvrir d'autres, en prenant bien garde de ne pas arrêter les moteurs, c'est-à-dire qu'il fallait bien connaître les circuits, faire très vite les manipulations, ne pas faire d'erreurs... De nuit, c'était délicat, car nous ne devions rien allumer à bord.

Mais nous ne savions toujours pas où nous allions, avant d'être "tous" réunis dans la grande salle du briefing où, seuls, les équipages et les officiers de renseignements : Intelligence service, météorologue, et naturellement le colonel commandant la base, étaient autorisés à entrer. Sortis de cette salle, nul ne devait parler à qui que ce soit, de la mission, de la destination, de la force engagée (nombre d'avions), de l'itinéraire, de l'heure de départ... Ainsi, lorsque nous attendions, parfois une ou deux heures en attente du départ, personne n'évoquait ce que nous savions. Par ailleurs, la base était consignée, les téléphones coupés avec l'extérieur.

Le *briefing* général était un moment pour le moins impressionnant. La salle, dont les fenêtres étaient aveuglées, fermée sur le dernier entré, était éclairée au néon ; des tables, une par équipage, 7 chaises par table, une estrade, et derrière l'estrade, sur le mur, un écran de cinéma voilé par un rideau.



Briefing avant l'embarquement

Le "cérémonial" débutait par la distribution des trousse de secours, prévues pour une éventuelle évasion (*escape box*). Ces trousse contenaient, l'une, de l'argent des pays survolés, sous forme de billets usagés, l'autre, une carte sur soie, une boussole, des comprimés de nourriture et de purification de l'eau... Enfin, 2 sacs de toile : dans l'un, il fallait mettre tout ce que l'on avait sur soi : papiers et cartes d'identité, courrier, photos personnelles, argent anglais... ; dans l'autre, ce qu'il faudrait détruire en cas de non retour, sans ouvrir. On ne gardait sur soi que la carte d'identité RAF.

Puis, on ouvrait le rideau. Alors, apparaissait une grande carte, sur laquelle était tracé l'itinéraire du jour, aller et retour, suite de vecteurs représentant la route à suivre, sinueuse, avec l'indication des points tournants où il fallait, tous à la même heure précise, changer de cap.

L'officier de renseignements insistait toujours sur la précision qu'il fallait dans les calculs de navigation, afin d'éviter au maximum, les risques de collision dans les changements de cap et d'altitude, surtout la nuit où les avions volaient tous feux éteints. De gros points rouges sur la carte figuraient les zones connues de DCA ennemie. Enfin, l'objectif était découvert, généralement accueilli par des exclamations et des murmures. Le colonel prenait la parole pour insister sur la nécessité de "coller au plan de vol", et finissait par un mot gentil, du genre : "Si vous ne détruisez pas l'objectif aujourd'hui, vous y retournerez une autre fois !" Un officier de l'Intelligence Service venait donner quelques informations et conseils sur ce qu'il fallait faire ou ne pas faire, au cas malheureux où l'on se retrouverait au sol en territoire ennemi, ou occupé par l'ennemi, et bien décidés à rejoindre l'Angleterre. On ne devait prendre aucune note, même sur les prévisions météo, projetées sur l'écran. Tout de mémoire, tout dans la tête, celle-ci était si pleine qu'il n'y avait plus de place pour penser à autre chose de plus personnel. .

Alors, on sortait vers les vestiaires pour chercher les équipements personnels de secours, *mae-west*, parachutes ; les mécaniciens volants y prenaient leur trousse d'outillage sommaire de bord, le sextant, la musette de vivres (sandwiches, œufs durs, chocolat, thermos de thé et comprimés de caféine pour rester bien éveillés la nuit). Un petit car nous déposait aux parkings où les mécaniciens de piste nous attendaient. Nous montions à bord, après avoir effectué avec le pilote, une inspection extérieure de l'avion, des bombes, etc... Puis chacun s'installait à sa place respective et procédait aux vérifications recommandées par la *check-list*.

À l'heure précise, le mécanicien de bord mettait les moteurs en route, les laissait chauffer au ralenti, les essayait l'un après l'autre, pleins gaz sur cales et freins, vérifiait les instruments de contrôle. Au signe OK, (pouce droit dressé sur le poing fermé), les mécanos de piste enlevaient les cales, le pilote lâchait les freins et s'engageait sur le *taxiway* où les avions roulaient en une longue file jusqu'à l'entrée de la piste ; chaque 30 secondes, un avion pénétrait et s'élançait pour décoller après en avoir reçu l'autorisation par le feu vert du *starter*.



Equipe du sous-lieutenant TERRIEN avec les mécaniciens au sol

Aussitôt en l'air, toujours plein gaz jusqu'à l'altitude de sécurité 500 pieds, le mécanicien réglait les pas d'hélices, pour atteindre le régime de montée, le navigateur indiquait le cap à suivre afin d'éviter les avions décollant des bases voisines, puis il fallait repasser à la verticale du terrain

à une heure bien précise, (à 10 ou 15 secondes près) qui correspondait au dernier décollage des avions de l'escadre, enfin, partir au cap et à l'altitude indiqués au briefing.

Voilà, en gros, comment se passait un départ en mission. Le *stream* se formait peu à peu par le rassemblement de toutes les escadres engagées, et la force pouvait atteindre un nombre d'avions qui variait suivant les missions : de 300 à 1 200 avions, sans compter, les escadres d'escortes de chasse, en missions de jour.

Notre première mission se trouvait être un objectif situé en France : un dépôt allemand de personnels et de chars, dans le bois de Cassan, près de l'île Adam, en région parisienne. C'était en plein jour, vers midi, altitude 16 000 pieds (5 000 mètres environ), durée du vol : 4 heures 35. Ce n'était pas très impressionnant au point de vue défenses antiaériennes, et si la chasse ennemie avait décollé, elle se serait heurtée à plusieurs escadres de *Spitfire* britanniques, mais peut-être, n'avais-je pas bien vu ce qui se passait dehors, tant j'étais absorbé par mon travail à bord. Peut-être aussi que les éclatements d'obus me rappelaient trop la date fatidique du 24 mai 1940 ! Alors, comme l'autruche qui cache sa tête sous une aile pour ne pas voir le danger, je m'étais concentré sur mes instruments de bord - il y en avait tellement -, les robinets à fermer et à ouvrir, les moteurs à régler, l'inspection des soutes après le bombardement... Surtout, ne rien oublier...

Au retour à Elvington, les nerfs s'apaisèrent, nous étions à terre, nous n'avions pas fait de bêtises, nous n'avions pas été touchés par les obus, et toutes nos bombes avaient été larguées. TERRIEN était content, car au développement des photos prises par la caméra du bord, notre bombardement était très satisfaisant.

Peu après le Débarquement, Hitler avait ordonné l'emploi des armes de représailles, dites, de "terreur" sur les populations civiles. Dans un premier temps, il s'agissait de la bombe volante, du type V 1. C'était un engin composé d'une bombe chargée de mille kilos d'explosif environ, munie de stabilisateurs gyroscopiques et poussée par un statoréacteur, mais non téléguidée, c'est à dire, non dirigée sur un objectif précis, généralement tirée en direction de Londres à partir du Nord de la France. La bombe tombait à la verticale, dès que le carburant était épuisé, aussi bien tomber en pleine campagne que sur un village, une ville, une école, une usine... Il y eut de très importants dégâts causés par ces bombes volantes, et un grand nombre de victimes, car il n'y avait pas de déclenchement d'alerte. Elles volaient à faible altitude et à la vitesse d'environ 5 à 600 km/h, en émettant un bruit de "moulin à café", c'était ce qui se disait. J'en ai entendu et vu une seule et à mon avis, le bruit se rapprochait davantage d'un moteur à deux temps de motocyclette. Les V 1 étaient lancés d'une rampe inclinée, genre catapulte vaguement dirigée vers l'Angleterre.

Les Anglais avaient réagi aux attaques de V 1 en affectant plusieurs groupes de chasse à la destruction de ces engins, soit en les interceptant au-dessus de la mer et en les abattant au canon, soit en les déstabilisant pour les faire chuter en mer ou dans des zones non habitées. Pour cela, ils volaient un moment de concert avec la bombe, et de l'extrémité d'une aile, accrochaient son empennage et elle partait vers le sol où elle percutait avant que le gyroscope ne puisse la redresser. C'était une manœuvre assez dangereuse et un pilote français trouva la mort lorsque la bombe qu'il attaquait explosa. D'autres bombes étaient arrêtées par les câbles des ballons de barrages ramenés en grand nombre devant les banlieues sud-est de Londres. Malgré tout, trop de bombes atteignaient la capitale anglaise, et devant l'ampleur des destructions et des pertes humaines, Churchill ordonna à la RAF de détruire les rampes de lancement du nord de la France. Ce fut la tâche du Bomber-command. C'est ainsi que nous avons été sur les ordres pour nos 2^{ème} et 3^{ème} mission de jour. Les rampes étaient camouflées dans la forêt de Nieppe dans le Nord, les 5 et 6 août ; le 8, nous avons bombardé Fromental (St. Omer) où il y avait des stocks de bombes volantes et des rassemblements de troupes.

Le 14 août 1944, nous avons attaqué des troupes allemandes encerclées au sud-est de Caen, assez nombreuses, bien armées et surtout désespérées. Ces troupes qui refusaient de se rendre, offraient une telle résistance aux alliés, que le commandement qui mesurait l'ampleur des pertes en

hommes, demanda l'intervention des bombardiers lourds, avant d'intensifier les attaques terrestres. Ce jour là, ce fut un désastre pour les soldats canadiens dont je ne citerai pas le nombre de victimes à terre, car il varie sensiblement selon les sources mais on avait évoqué à la réunion du lendemain, au moins mille tués sous les bombes alliées. Ce nombre est rapporté à 100 sur certains documents mais peu importe le nombre, c'était trop. Personne ne donna le nombre d'allemands tués ce jour là mais il devait être aussi très impressionnant.

Voilà ce qui s'était passé : le bombardement dura près de trois heures, au cours desquelles, 3 000 bombardiers lourds déversèrent des tonnes de bombes sur la poche de résistance. Au briefing, l'ordre était de bombarder à la base des fumées au cas où les fusées de marquage ne seraient plus visibles, ce qui fut vite le cas. Nous étions au milieu du dispositif à 3 000 mètres d'altitude ; l'attaque durait depuis plus d'une heure, la *FLAK* allemande, était encore très virulente, plusieurs avions avaient été descendus et explosaient en arrivant au sol, une énorme colonne de fumée noire montait dans le ciel devant nous ; un vent de face, assez fort, venant de l'est, rabattait les fumées vers la mer ; ainsi, on ne distinguait pas la base des fumées qu'il fallait viser. Nous survolions le nuage noir, quand MICHELON, le bombardier, qui depuis un moment effectuait sa visée, annonça *Bombs gone*. TERRIEN prit le cap indiqué par MOSNIER le navigateur ; tout allait bien à bord, nous n'avions pas été touchés, et de nouveau, nous étions au-dessus de la mer en direction de l'Angleterre. Au milieu de la Manche, les mitrailleurs signalèrent qu'un avion venait de tomber en mer et qu'ils voyaient des hommes dans un dinghy jaune. C'était vrai, le navigateur nota l'heure, à toutes fins utiles, mais plus loin, on vit une vedette de *Air sea rescue*, filant très vite en direction du crash. Au retour à Elvington, moteurs coupés, on était un peu plus détendus, mais tous s'entendaient pour dire que cela devenait très dur.

Une voiture légère faisait le tour des avions pour récupérer les caméras qu'un officier de l'Intelligence Service plombait sous nos yeux. On ne comprenait pas mais il confia à TERRIEN que des bombes alliées avaient été lâchées sur les troupes canadiennes qui tenaient la bordure de la poche, faisant de nombreuses victimes. Le lendemain matin au briefing météo journalier, le colonel rassura les équipages de la veille, les films des Français faisaient ressortir que nous avions bombardé plutôt au centre de la poche allemande, après la ligne de front et les sourires revinrent.

Un avion du *Guyenne* était manquant, on sut peu après qu'il s'était posé sur le premier terrain rencontré en bord de mer pour y déposer un blessé grave, le mécanicien ; un éclat d'obus lui avait perforé un poumon et enlevé un morceau du foie, provoquant une grave hémorragie qui avait nécessité l'ouverture de toutes les trousse de secours pour y prélever tout ce qu'elles contenaient de coton hydrophile, ainsi que les tubes de morphine dont le radio lui fit plusieurs injections, tant la souffrance était insupportable. À Carnaby, il avait été nécessaire de le transfuser dans l'ambulance qui le conduisait à l'hôpital. On ne le revit pas à Elvington, nous avons fait l'école de Saint-Athan dans le même petit groupe.

Le médecin-capitaine CANTONI fit une conférence pour expliquer qu'il ne fallait pas utiliser la morphine pour calmer la douleur relative à une simple égratignure, et dans les cas graves, ne pas en user trop et risquer l'overdose. À l'époque, on ne parlait pas de drogues et il était moins dangereux de s'étourdir en cas de besoin, avec 2 ou 3 demis d'ale bien fraîche dans un des nombreux pubs de York.

Missions à haut risque - DUNAND oublie son parachute

Le 16 août 1944, nous fîmes une très éprouvante mission de nuit dont l'objectif était le port de Kiel, sur la Baltique ; elle dura plus de cinq heures et faillit bien être la dernière tant nous rencontrâmes de difficultés. Dès la phase d'attente du départ, nous savions que ce serait très difficile : la météo était donnée très mauvaise ; au sol, un frais crachin, du vent venant de la mer et la nuit très sombre ajoutée au black-out de la base laissaient une impression de tristesse indéfinissable, de celle que l'on éprouvait quand on ne voyait rien d'autre que les silhouettes noires des avions, encore immobiles, mais chargés de la mort qu'ils portaient dans leurs flancs.

La mission avait été retardée d'une heure, nous étions réfugiés, en attente, dans la baraque des mécaniciens de piste où le brouillard de la fumée des cigarettes était devenu aussi dense que l'était la nuit à l'extérieur. On espérait que les haut-parleurs allaient annoncer l'annulation de la mission. Le temps passait et une seconde fois, on recula le départ d'une heure ; dehors, il bruinaît toujours. La dernière heure annoncée sonna, il n'y avait pas eu de contrordre et déjà des moteurs démarraient çà et là dans l'obscurité.

À bord du *P-Peter*, (notre *K* était en révision) la *check-list* était lancée, je mis en route. Tandis que nous roulions vers le *starter*, une lueur vive éclaira la nuit, suivie d'une lointaine explosion... Le lendemain, nous apprîmes que sur le terrain canadien de Poklington, distant du nôtre de 50 kilomètres, un avion chargé de 5 tonnes de bombes s'était crashé au décollage et avait explosé.

Le *starter* nous donnait le feu vert, je vérifiai une fois encore les manettes d'hélices qui devaient être au plein petit pas, TERRIEN poussait les manettes de gaz, je les tenais à fond, (on ne les freinait pas pendant les décollages, afin de pouvoir les réduire plus rapidement au cas où il faudrait interrompre le décollage). Nous roulions de plus en plus vite, nous étions en l'air, l'avion s'enfonçait dans le noir. .

Au-dessus de la mer du Nord, le plafond était effectivement très bas, comme le prévoyait la météo ; il fallait voler à la limite inférieure des nuages, la *FLAK* d'Heligoland tirait au jugé sur notre gauche mais nous étions hors de portée de leurs canons. MOSNIER annonça que le tir ennemi lui avait permis de s'assurer que nous étions bien sur notre route et à l'heure. Nous volions tous feux éteints dans un *stream* fort de 348 avions. Par deux fois déjà, les mitrailleurs avaient signalé des explosions derrière nous, c'était le résultat de collisions d'avions qui tombaient en mer, le navigateur notait l'heure.

En arrivant sur l'Allemagne, nous avions traversé un orage magnétique ; dans le poste avant, une multitude de serpentins verts brillants, étaient comme autant d'éclairs reliant entre elles les parties métalliques, commandes, manettes... C'était très impressionnant. Au début, j'avais pensé à un court-circuit et au feu mais TERRIEN rassura l'équipage : « Ce sont des feux de St. Elme, dus à l'orage, rien à craindre » ! Une fois en direction de l'objectif, on apercevait les lueurs des explosions, tandis que des incendies se déclaraient çà et là. Le port se détachait, le ciel était bien dégagé, c'était probablement, l'attente de l'amélioration du temps sur l'objectif, qui avait motivé les deux heures de recul du départ, et le maintien de la mission.

En approche, on se heurtait déjà à une très forte défense, des obus éclataient autour de nous, de nombreux projecteurs fouillaient le ciel. MICHELON dirigeait le pilote vers les fusées de marquage d'objectif (*target indicator*) , lâchées par les *path-finders* (marqueurs) et le maître de cérémonie (*master bomber*). C'était un véritable feu d'artifice : les fusées vertes, rouges, jaunes descendaient vers le sol, les obus et les roquettes, montaient vers le ciel où ils éclataient ; un projecteur, puis deux, brillèrent sur nous. TERRIEN évolua pour sortir des faisceaux lumineux avant qu'un troisième ne nous prenne qui ne nous aurait plus lâchés. Il fallait éviter d'être pris par trois projecteurs car c'était impossible d'en sortir, nous savions que des avions ainsi captés allèrent jusqu'au sol, les pilotes, éblouis, ne contrôlaient plus leurs appareils, tandis que la *FLAK* les prenaient pour cibles éclairées.

MICHELON annonça "bombes parties". MOSNIER donna un cap, le pilote l'afficha sur le conservateur de caps et manœuvra pour dégager l'objectif ; il fallait rester 20 secondes après le départ des bombes, pour la photo, avant de prendre le cap de fuite. Nous avions été touchés au moins deux fois pendant ces secondes si longues, mais tout l'équipage répondit "OK", à l'appel habituel du pilote. De nouveau, nous entrions dans la nuit et les nuages ; le mitrailleur arrière signala que derrière nous les incendies faisaient rage. TERRIEN lui dit de fermer son micro. Il semblait inquiet et me montra sans rien dire l'aiguille de son répétiteur de caps, qui ne bougeait pas, bien que nous étions en virage depuis un bon moment ; il vérifia sa concordance avec les indications du compas magnétique ; au bas du tableau de bord, la rose tournait dans tous les sens, instable depuis qu'à nouveau nous traversions un orage magnétique. MOSNIER ne comprenait pas non plus pourquoi ses instruments ne bougeaient plus ; il était évident que tous les instruments de

navigation ne fonctionnaient plus. J'avais été faire une rapide inspection à l'arrière pour confirmer que toutes les bombes étaient parties. TERRIEN me demanda de vérifier le maître compas gyroscopique, situé à l'arrière et je constatai qu'il était détruit ! C'était très grave car nous étions perdus dans la nuit, ne sachant même pas si nous nous enfoncions vers l'est, le nord ou le sud, isolés dans le ciel hostile..

De retour à ma place, je fis le tour de mon tableau mécanicien et aussitôt je décelai une consommation anormale d'un côté ; je relevai sur mon log la consommation théorique en fonction des paramètres de vol, pressions, régimes, etc... Rien ne coïncidait. J'en conclusais que certainement, un ou deux réservoirs de carburant étaient percés et se vidaient dans l'atmosphère ; le danger d'incendie était à craindre, j'avertis TERRIEN que je devais couper un moteur, celui alimenté par les réservoirs fuyards. Il répondit "OK" ! Rapidement, je fis consommer l'essence restant dans les réservoirs douteux par les trois autres moteurs ; quand les jaugeurs accusèrent zéro, je remis en route le quatrième qui fonctionnait désormais sur les réservoirs du côté opposé.

TERRIEN me demanda de régler les moteurs au régime le plus économique tout en conservant la vitesse et l'altitude que nous avions, le navigateur, rejoint par le bombardier, essayait de nous situer. Nous avions à bord un instrument indépendant du système de navigation gyroscopique, une sorte de radar de navigation appelé la boîte Gee, malheureusement, celle-ci était inexploitable en Allemagne, parce que brouillée par des ondes parasites émises par l'ennemi. MICHELON essayait de faire un point mais l'écran ne reflétait rien d'autre que ce que de nos jours, on constate sur un appareil de télévision en panne de réception. L'essence baissait, les heures passaient, la nuit était toujours aussi noire, nous allions assez vite, mais nous ne savions pas exactement vers où !



Sous-lieutenant Jean TERRIEN

Seuls le pilote et le navigateur gardaient leurs micros ouverts et parlaient de temps en temps ; DUNAND, le mitrailleur arrière ouvrit le sien pour dire qu'il pensait voir des vagues se

brisant sur une côte, mais que nous marchions parallèlement à cette côte. Le bombardier confirma mais MOSNIER souffla que cela ne voulait rien dire, car la configuration du littoral côtier pouvait aussi bien être celle d'un isthme, une baie à traverser, un îlot ! D'ailleurs, l'un et l'autre ne voyaient plus rien. Le navigateur conseillait de continuer au cap-compass magnétique vers le sud-ouest, la rose du compas étant redevenue plus stable. Mais si nous étions bien en direction de l'Angleterre, nous ne savions pas le temps qu'il nous faudrait voler pour l'atteindre et trouver un terrain. Il n'était pas possible de marcher moins vite afin d'espérer une moindre consommation ; j'avais affiché un régime moteur qui était donné par les courbes d'utilisation comme le moins gourmand et je refaisais pour la n^{ème} fois, le calcul (approximatif) du carburant qui devait rester dans les réservoirs. J'avoue que mon cœur battait très fort car notre temps de vol se réduisait à chaque minute et le navigateur ne disait toujours rien. Lui et le bombardier scrutaient l'écran de la Gee. Enfin, MOSNIER annonça au pilote que deux points Gee, à 5 minutes d'intervalle, confirmaient notre position, il donna un cap en direction de Carnaby, et un temps de vol de 35 minutes pour y arriver. Nous étions au-dessus de la mer ; je calculai une dernière fois ce qui nous restait d'essence, je n'étais pas loin de ce qu'indiquaient les jaugeurs, moins pessimistes que mes calculs, mais de très peu et je l'annonçai à mon tour. TERRIEN me fit répéter le temps qui restait ; celui-ci était supérieur à celui donné par le navigateur, donc nous "pouvions espérer" ne pas être à court d'essence au-dessus de la mer et que MOSNIER ou moi, n'ayons pas fait d'erreurs. Le dernier point du navigateur permettait de fixer l'arrivée dans les 15 minutes suivantes ; je donnais encore 30 minutes, plus ou moins 5 minutes. Plus personne à bord ne parlait, tous les regards disponibles étaient dirigés droits devant.

MICHELON le premier, scrutant la nuit par le nez vitré de l'avion aperçut un projecteur vertical, dont le faisceau dessinait un halo sur un nuage. La côte franchie, le terrain de Carnaby, éclairé comme pour une fête, s'étalait sous nos ailes mais une lampe verte du train principal refusait de s'allumer. TERRIEN secoua l'avion, fit des ressources, rien. Il fit placer l'équipage dans la position de crash, allongés à l'arrière dans le fuselage. Il m'avait demandé de rester près de lui et de réduire les manettes de gaz à sa place, tandis qu'il couperait les contacts d'allumages et, des deux mains, cabrerait l'avion pour essayer de verrouiller, au choc, le train récalcitrant. Je devais aussi, à son ordre, mettre la manette de train sur "rentrée" si le verrouillage total ne se faisait pas au contact de la piste ; je m'étais calé à mon siège, les pieds contre le tableau de bord, car il n'y avait pas de bretelles pour s'attacher au strapontin près du pilote.

Le dialogue avec la tour, n'en finissait plus : "*P-Peter what is your trouble ?*" "*P-Peter, undercarriage trouble, and short in fuel*" ! Il fallut répéter le message, puis, on nous désigna la piste 3 dite de crash, et les minutes s'écoulaient... TERRIEN s'aligna dans l'axe ; au moment de toucher la piste, une ombre nous survola et s'écrasa devant nous (c'était un Mosquito de chasse de nuit, en panne totale, un moteur en feu, qui avait réussi à se traîner jusque là) ! TERRIEN donna un violent coup de palonnier sur la gauche, l'avion passa sur la piste voisine, heureusement libre, le choc fut assez dur, mais les deux lampes vertes étaient allumées, les freins fonctionnaient, nous étions sauvés.

Pompiers et ambulance arrivèrent, j'entendis "*any wounded ?*" Par la fenêtre, TERRIEN très calme, répondit "*No, thank you*" ! Et ils repartirent, moteurs à fond. Tout l'équipage se retrouva à terre. On nous emmena au débriefing, c'était la loi, puis au mess, et au dortoir, où les équipages posés à Carnaby auraient tout le loisir de revivre leurs angoisses de la nuit, sur les lits à double étages, réservés aux passagers d'occasion.

Comble d'ironie, DUNAND, le mitrailleur arrière venait d'avouer qu'il avait oublié son parachute, dans la cabane des mécanos de piste à Elvington ! TERRIEN lui fit des remontrances telles que notre mitrailleur arrière pleura, à bout de nerfs. Personne n'évoqua l'éventualité de ce qui se serait passé, si nous avions dû évacuer l'avion en vol. On n'en reparla jamais. Je comprenais enfin pourquoi au cours de cette mission, il parlait autant, contrairement aux autres fois où il était si calme, seul au bout de la queue dans sa tourelle...

Je dormis mal cette nuit là. Je revoyais mes cadrans, ceux que je devais lire dans la quasi obscurité, les aiguilles des jaugeurs qui baissaient inexorablement, notre route incertaine, hors du

stream, l'avion de chasse anglais qui s'écrasait devant nous et s'embrasait comme nous allions atterrir, le train gauche qui ne voulait pas se verrouiller, la nuit si noire et les instruments de navigation détruits, notre isolement total pendant des heures, si longues et à la fois si pleines de nos pensées. La caféine des comprimés et le fait d'être couché, tout habillé, chaque fois que j'allais m'endormir, la même question me revenait à l'esprit : « Combien nous restait-il d'essence à l'arrivée ? » Je ne l'ai jamais su.

Le lendemain matin, c'était toujours le même mauvais temps qui sévissait sur l'Angleterre. Les équipages prêts à regagner leurs bases respectives se hâtaient vers leurs appareils que des équipes au sol avaient dispersés sur le terrain et inspectés. Près du nôtre, il y avait un officier et quelques mécaniciens spécialistes qui faisaient le bilan des dégâts ; on nous confirma que notre avion était irréparable dans les délais normaux pour que nous puissions repartir avec. Outre un assez gros trou dans le fuselage à hauteur du compas gyroscopique détruit, il y en avait un plus grand dans un empennage vertical, deux réservoirs d'essence étaient à changer, des rustines à poser çà et là ; une fuite de liquide hydraulique était sans doute à l'origine de la paresse du train à se verrouiller ; on avait dû être très près de l'impact fatal.

L'officier nous recommanda de récupérer nos affaires personnelles à bord et de nous rendre à la tour de contrôle où on nous remettrait des titres de voyage pour rejoindre York par le train. À la gare, des femmes en uniformes s'empressèrent de nous conduire à notre train ; l'une d'elles parla au contrôleur qui ouvrit un compartiment qu'il verrouilla jusqu'au départ du train afin que personne ne vienne nous prendre les places où l'on exposa nos "déballages" : parachutes, harnais, *Mae-west*, sextant, musettes, caméra dont le film prouverait que nous étions bien allés à Kiel. Nos Thermos avaient été remplies à nouveau, le thé nous fit du bien ; le voyage n'était pas long... Nous avons laissé à Carnaby le *P-Peter* de la mission de Kiel, gravement endommagé ; à Elvington, nous retrouvâmes notre avion, le *K-King*, sorti de révision, La guerre continuait. Cette mission nous valut l'attribution de la croix de guerre avec étoile d'argent.

La mission suivante du 18 août 1944 était Sterkrade Holten, dans la Rhur (la « Vallée heureuse » chère à Jules ROY). Pour nous, c'était la première fois que nous y allions . Ceux qui avaient déjà bombardé Sterkrade Holten en avaient rapporté une telle crainte d'y retourner qu'ils n'hésitaient pas à le dire, et ceux qui devaient y aller pour la première fois, tremblaient, lors du briefing, rien qu'à la vue des masses de points rouges, indiquant les zones de *FLAK* sur la carte. Pourtant, ce ne fut pas très dur et on connut pire par la suite. 4 heures 45 de vol, sans histoire. Cela nous fit du bien car après Kiel, on avait tout lieu d'être inquiets. Personne ne fut touché, du moins parmi les 26 avions français engagés (13 du 346 *Squadron* et 13 du 347 *Squadron*), ce qui ne veut pas dire que la *FLAK* était restée muette ; mais il faisait beau temps sur le parcours, il y avait moins de chasseurs pour attaquer le *stream* bien que nous ayons vu des *flares* lâchés par des chasseurs pour éclairer leurs proies. Mais ce soir là, il y avait plusieurs groupes de diversion qui avaient obligé l'ennemi à disperser ses forces, et les tirs des canons de gros calibres étaient moins nombreux qu'on ne le pensait.

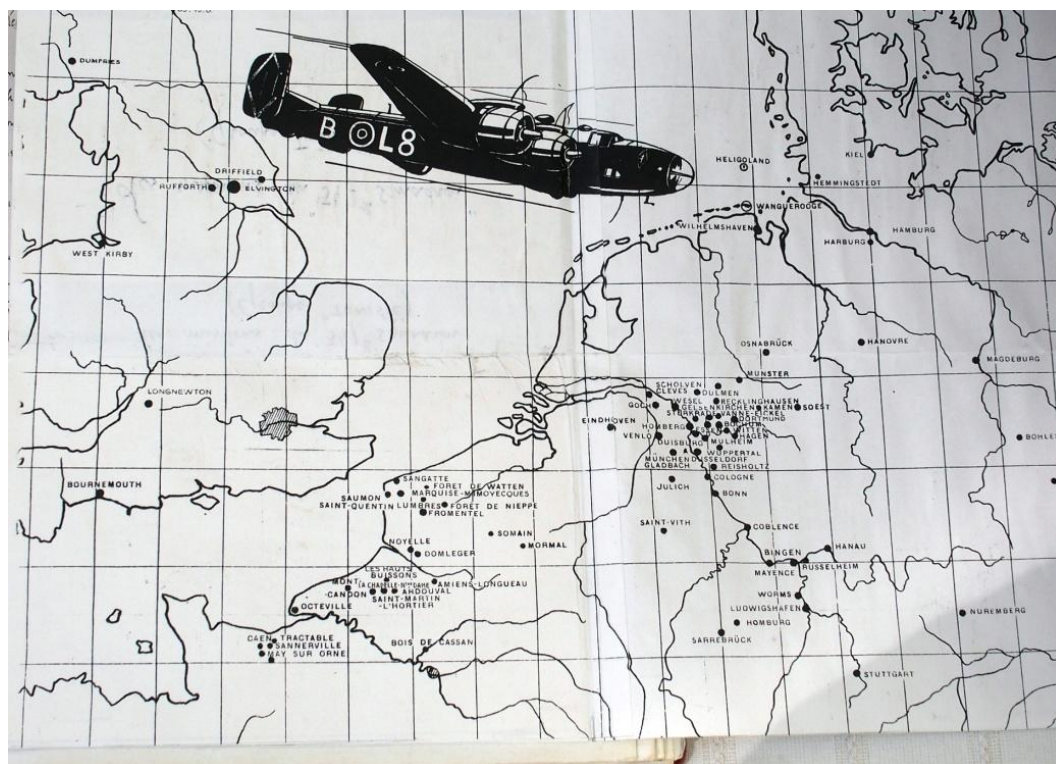
Un jour, notre brave *K-King* ne rentra pas à la base. Heureusement, le lendemain, on vit revenir de la gare l'équipage du commandant STOLTZ, au complet. Ils avaient été heurtés à l'arrière par un avion canadien qui eut moins de chance, puisqu'il s'écrasa en France. Le mécanicien du *K*. qui avait été à l'arrière pour constater les dégâts avait trouvé le mitrailleur, inconscient dans sa tourelle endommagée. Il le dégagea ; celui-ci n'était pas blessé, mais avait seulement manqué d'oxygène ; tous les circuits, oxygène, téléphone etc. étaient coupés, les commandes de vol étaient dans un tel état que, de retour auprès du pilote, il suggéra que le mieux serait de se parachuter, mais ne pas s'engager à traverser la mer dans ces conditions. STOLTZ prit la folle décision de continuer ; il eut la chance, après beaucoup d'efforts, de poser l'avion en Angleterre. Au contact avec le sol, la tourelle de queue se détacha et resta sur place, la commande de profondeur était presque entièrement coupée ; ils avaient volé plus d'une heure avec des commandes de vol prêtes à se rompre à tout instant.

On nous affecta un *Halifax* V1, nouveau *K-King*, sur lequel on peignit sur l'avant du fuselage les bombes symboliques et la croix de Lorraine.

Terreur sur Munster et retour difficile

Nous faisons des bombardements de jour sur la Rhur, certains plus durs, d'autres moins comme le fut celui de Sterkrade Holten. Nous sommes allés deux fois à Munster, en Westphalie : la première, le 12 septembre 1944, et la seconde le samedi après midi du 18 novembre 1944. L'objectif était la gare située, comme par hasard, pratiquement au centre de la ville ; la force totale était de 479 avions, *Halifax* et *Lancaster*, escortés de plusieurs centaines de chasseurs à long rayon d'action, anglais et surtout américains.

Pourquoi un tel déploiement de force pour anéantir une simple gare ? Et bien, on l'apprit au briefing général, quand l'officier de l'Intelligence service ne cacha pas qu'il fallait "atomiser" la ville. Nous étions atterrés ! En réponse aux murmures, on nous apprit que c'était la réplique à ce que les allemands avaient fait à Sheffield, Liverpool, Birmingham, dont j'avais pu constater les résultats. Les anglais avaient désormais les moyens de frapper l'ennemi, ils n'allaient pas s'en priver. Je viens d'écrire "frapper", en fait ce que Winston CHURCHILL souhaitait, c'était de créer dans l'esprit des populations des villes, un sentiment de révolte susceptible de pousser le peuple à exiger des nazis de cesser une résistance inutile ; mais les allemands n'étaient pas encore prêts à se rendre, les bombardements de terreur sur les villes furent peut-être, une des raisons de la capitulation de l'Allemagne, mais pas la seule, et à quel prix en vies humaines, des deux côtés... Les bombardements continuèrent plus durs encore, plus meurtriers, lorsque l'ennemi incrusta des usines ou des objectifs stratégiques au coeur même des cités dites industrielles.



Pour en revenir à cette mission, le pilote et moi avons constaté pendant le trajet vers Munster, que nous allions moins vite que la plupart des autres avions qui volaient à nos côtés ; insensiblement, nous rétrogradions vers la queue du peloton. TERRIEN se fit préciser par le navigateur, la vitesse indiquée que nous devions afficher. Tous les instruments étaient corrects, le régime des moteurs était bien celui recommandé, je ne devais pas le modifier. L'objectif approchait, MICHELON largua les bombes, nous étions dans les derniers à passer, la *FLAK* était très active, mais nous ne fûmes pas touchés.

Vingt secondes après le bombardement - pour la photo - MOSNIER donna le cap et précisa : "par la droite" ; le pilote qui voyait les avions devant nous amorcer leurs virages par la gauche, inclinait l'avion pour les suivre mais il rectifia aussitôt et partit à droite. Pendant ce temps, la *FLAK* s'acharnait sur les retardataires, tandis que le groupe s'enfuyait hors de la zone dangereuse ; des avions perdaient de l'altitude ou piquaient, désespérés, vers le sol, en fait, tout ceci se passait très rapidement,

Tout en amorçant son virage à droite, TERRIEN avait signalé au navigateur que tous les autres avions avaient pris le nouveau cap par la gauche ; MOSNIER s'excusa, il avait fait erreur, il travaillait sur les cartes et documents mais ne voyait rien à l'extérieur. Nous étions à peine lancés à droite qu'il fallut repartir à gauche, ce qui nous faisait perdre encore plus de temps, et rester plus longtemps sous le feu des canons - ces détails pour faire ressortir combien il était important que personne, à bord, ne devait faire d'erreurs, celle du navigateur pouvait nous être fatale. En effet, nous étions encadrés de gros flocons noirs et étions certainement devenus "celui" qu'il fallait abattre. TERRIEN avait donné l'ordre d'agrafer nos parachutes, j'étais debout près de lui, et lui fixai un des mousquetons de son propre parachute comme le prescrivaient les consignes ; nous avions accéléré les moteurs afin de nous éloigner plus vite de cet enfer, rejoignant quelques appareils encore plus lents que nous, dont un *Lancaster* qui marchait sur trois moteurs et laissait une traînée de fumée noire derrière lui, un *Halifax* également sur trois moteurs, qui se resserra sur nous. Finalement on forma un petit groupe de cinq ou six bombardiers fermant la marche.

DELAROCHE, le mitrailleur de tourelle supérieure, annonça qu'il voyait trois chasseurs qui venaient vers le groupe ; TERRIEN, de nouveau, nous demanda d'être prêts à sauter à son ordre ; mon cœur battait très fort. DUNAND, de la tourelle arrière, affirma que les chasseurs étaient des bimoteurs américains du type *Black widow* (la veuve noire) ; ils vinrent très près de nous, tournèrent autour du petit groupe et disparurent aussi vite qu'ils étaient venus. Au loin devant nous, le gros du *stream* était toujours en vue ; j'avais réajusté les régimes moteurs selon les données du briefing, mais notre vitesse n'en fut pas affectée ; les tirs ennemis devenaient plus espacés et moins nombreux, peut-être avaient-ils assez tiré sur le peloton qui nous précédait, toujours est-il que nous commencions à espérer un peu plus de calme. Nous avions changé d'altitude, ce qui me fit penser que notre retard avait pu être consécutif à un mauvais passage de compresseur qui avait pour résultat de faire perdre de la puissance ; il n'y avait qu'une seule manette pour actionner les compresseurs des 4 moteurs, et aucun instrument de contrôle en vol ne permettait d'être sûr de leur bon fonctionnement. Pendant l'essai au sol avant les départs, il fallait regarder les 4 cadrans de manomètres de pression d'huile dont les aiguilles devaient accuser une légère et fugitive descente au moment de l'enclenchement des compresseurs, ensuite on les débrayait, pour ne les remettre qu'à l'altitude de 15 000 pieds.

Bref, peu à peu, nous nous rapprochions du gros de la troupe, finalement rejointe. J'avais signalé le fait lors du débriefing, les spécialistes avaient tout vérifié et rien trouvé. Deux mois plus tard, nous avons dû annuler une mission de jour, car au test compresseurs au sol, les 4 aiguilles des manomètres n'avaient pas indiqué la moindre variation ; le commandant CHURET, ingénieur, chef du technique, était venu constater de visu, et nous étions redescendus de l'avion. Le lendemain, un moteur dont l'embrayage compresseur était cassé, fut changé sur l'avion ; comme quoi, je n'avais peut-être pas tort de supposer une telle panne sur la route de Munster où nous avions tous eu très peur ce jour là. La Croix rouge suisse annonça au monde entier que le bombardement de Munster avait fait au moins 20 000 victimes ! Vrai ? Surestimé ? On ne connut jamais le nombre exact ; c'était horrible et c'était trop. Plus tard, on a cité plus meurtrier encore : Dresde, où heureusement nous les Français, ne participions pas. De Munster, 18 bombardiers et 5 chasseurs alliés n'étaient pas revenus [NDLR – En réalité, le *Halifax III NR241 MH-A* du 51 *Squadron* est entré en collision (7 tués) avec le *Halifax III MZ559 LX-K* du 578 *Squadron* au-dessus de l'Angleterre (pas de victimes) ; le *Halifax III MZ849 EY* du 78 *Squadron* s'est crashé à l'atterrissage en Angleterre suite à des problèmes du système hydraulique (pas de victimes) ; le *Halifax VII NP770 EQ-G* du 408 *Squadron* a été abandonné au-dessus de la Belgique.]. Comme

quoi, une fois de plus, se vérifiait l'adage qu' « en aviation, nul ne peut se vanter d'avoir connu le pire », car nous, sur le *K-King*, nous avons eu peur, mais nous étions rentrés à notre base.



Les missions se succédaient, de jour, de nuit. L'entraînement aérien nous occupait en dehors des missions opérationnelles. Au sol, nous faisons chaque semaine, des exercices chronométrés d'évacuation de l'avion : soit la simulation de l'évacuation en vol, appelée *parachute-drill*, soit après un éventuel crash en mer, l'utilisation du canot de sauvetage, *dinghy-drill* ; pour cela, l'équipage harnaché comme pour un vol réel s'installait chacun à sa place ; au top du pilote qui déclenchait son chronomètre, il fallait quitter le bord par les trappes prévues, se retrouver sur le ciment du parking après avoir exécuté toutes les opérations prescrites par les consignes ; par exemple, en ce qui concernait le mécanicien qui devait aider le pilote à accrocher son parachute sur le harnais que nous portions en permanence, ouvrir la verrière au-dessus du pilote afin qu'éventuellement ce dernier puisse sortir par le haut, et sauter ; nous arrivions peu à peu à rogner quelques secondes à chaque exercice. Pour le *drill* en parachute nous étions parvenus à ne pas dépasser 40 secondes, ce qui était à peu près normal, pour le *drill dinghy*, c'était plus long, car il fallait mettre une échelle qui permettait à tous de sortir par une trappe supérieure et se retrouver sur l'aile gauche, le dinghy était plié dans l'aile gauche et se gonflait automatiquement au contact de l'eau de mer. Au début, on ne pensait pas qu'il était possible de se poser sur la mer avec un *Halifax*, et personne ne prenait très au sérieux l'éventualité de se sauver avec le dinghy, jusqu'au jour où un équipage français (lieutenant DELEUZE) dût se poser au milieu de la Manche. Tout l'équipage put utiliser le dinghy et fut sauvé ; l'avion, chargé de bombes, coula 7 minutes après avoir touché la mer. On apprit par la suite le nombre d'avions qui s'étaient crashés en mer, c'était étonnant, mais ce n'était pas toujours aussi heureux pour les équipages que cela l'avait été pour l'équipage DELEUZE. Il y avait un groupe de sauveteurs militaires, équipé de vedettes rapides, et d'hydravions : *l'Air Sea Rescue*, très efficace, qui recueillait les rescapés ; ces hommes étaient très occupés, et sauvèrent un très grand nombre de naufragés, je ne donnerai pas le nombre, car je ne le sais pas, mais il y en eut beaucoup.

Hitler et sa clique reculaient certes, mais ne capitulaient pas encore. En ce qui nous concernait, nous pouvions constater à chaque sortie, de jour comme de nuit, que les défenses

antiaériennes et la chasse de nuit causaient d'énormes pertes aux aviations alliées, et les Français n'étaient pas épargnés.

Septembre 1944 - Pont aérien de citernes volantes vers Bruxelles.

Nous eûmes une petite détente - oui, appelons cela une détente ! lorsque les conditions atmosphériques sur la Manche mirent en péril les forces terrestres bloquées sur le Rhin qui ne recevaient plus le carburant nécessaire pour leurs engins motorisés, chars de combat, véhicules, camions... afin de continuer leur avance. L'ennemi, qui l'apprit, s'acharna contre la 8^{ème} armée de MONTGOMERY et les troupes au sol, leur infligeant de grosses pertes en hommes et matériels.

La *Tactical Air Force*, surtout composée de bombardiers légers, mais aussi de Forteresses volantes et de *Liberators*, protégeait les troupes immobilisées. Volant à basse altitude, en plein jour, ils bombardaient les forces attaquant allemandes et leurs moyens de ravitaillements ; ces missions suicidaires, entraînèrent beaucoup de pertes dans les forces aériennes américaines.

Le *Bomber-command* de la RAF eut pour mission principale pendant une semaine de porter des carburants sur le continent européen ; un véritable pont aérien fut constitué entre L'Angleterre et Bruxelles. Notre équipage, pour sa part, fit 4 voyages, les 26, 27, 29 septembre 1944, puis le 2 octobre.

Des camions chargés de jerricans pleins arrivaient à Elvington ; immédiatement, les lots constituant un chargement complet étaient déposés à l'entrée de chaque appareil où une véritable chaîne humaine chargeait les bidons dans les avions. Je n'ai pas noté, à l'époque, le nombre de jerricans emportés dans chaque appareil, mais je me souviens que nous devions marcher sur un véritable tapis de bidons posés verticalement, serrés les uns contre les autres, pour gagner nos places ou circuler à bord ; il fallait naturellement voler toutes portes, trappes et fenêtres ouvertes, tant l'odeur d'essence montait à la tête ; on pouvait dire que nous étions dans de véritables citernes volantes que la moindre étincelle pouvait transformer en brasier.

Toutes les 2 minutes, un avion décollait et prenait place dans le long défilé suivant le même cap, passant la côte exactement à l'endroit prescrit au briefing et qui changeait tous les jours. Nous étions un peu isolés, quoi que nous voyions au moins devant nous, l'avion qui nous précédait, et les mitrailleurs celui qui nous suivait, l'ensemble étant protégé par une multitude de chasseurs qui patrouillaient en permanence sur tout le parcours jusqu'à Bruxelles. Le docteur n'eut pas à traiter de blessés, mais il avoua n'avoir jamais eu à soigner autant de rhumes de cerveau en si peu de temps ; le fait était que nous restions en plein courant d'air pendant plusieurs heures.

À Bruxelles, nous avions 20 minutes pour décharger les jerricans et reprendre l'air. Des soldats anglais grimpaient dans les avions et se passaient les bidons pour les charger dans des camions qui prenaient immédiatement la route du front. Nous étions parqués près des grillages de protection du terrain derrière lesquels se pressaient des enfants belges ; nous étions heureux de pouvoir leur donner du chocolat, des bonbons, des cigarettes. Ils nous demandaient de les emmener en Angleterre où ils auraient de quoi manger mais c'était impossible bien entendu.

Sur la piste de secours venaient se poser en catastrophe les avions qui revenaient du front et ne pouvaient regagner leurs terrains. Nous avons vu un jour une forteresse volante arriver directement se poser, sans faire le tour de piste réglementaire ; il avait du même côté, un moteur arrêté et l'autre en feu. Il n'avait pas non plus sorti son train d'atterrissage et il s'enflamma au contact de la piste. Nous allions juste décoller et n'avons pu connaître la suite. Un autre jour, ce fut un *Liberator* qui se posa sur le ventre mais il ne prit pas feu ; les pompiers et les ambulances se précipitèrent et de loin on vit entrer des civières dans l'avion et ressortir des corps allongés dessus, blessés, morts ? Le même jour, un petit avion *Piper-cub* qui prenait sa piste pour atterrir, décrocha en dernier virage, percuta et s'embrasa aussitôt. Un officier belge qui était là pour diriger les avions vers le starter était content de parler avec des Français, il nous affirma que tous les jours,

deux ou trois avions venaient se poser à Bruxelles, soit parce qu'ils ne pouvaient pas aller plus loin, soit qu'ils avaient des blessés graves à bord.

Ensuite, on reprit les bombardements sur l'Allemagne ; de jour, de nuit, sans relâche, les villes, les usines, les points stratégiques, les gares de triages recevaient des tonnes de bombes. C'était écœurant ! Mais si, au début, on avait tendance à plaindre les populations civiles dites innocentes par définition, on avait le sentiment de leur rendre la monnaie de leur pièce. Aux briefings, on nous parlait des déportations, on nous recommandait de ne pas survoler tel ou tel point qui était un camp de déportés ou de prisonniers ; les officiers de l'IS contaient les atrocités commises çà et là par les troupes nazies dans les territoires occupés, la Gestapo nazie, les collabos, le pillage, les privations subies par notre peuple. Et puis, on voyait les jours et les mois passer ; on avait trop de pertes, il fallait que tout cela prenne fin. Alors il fallait amener l'ennemi à se persuader que les peuples avaient assez souffert. Les Allemands savaient qu'ils ne pouvaient plus gagner cette guerre, que leurs V 1, V 2, n'amèneraient jamais les Anglais à capituler. Alors on repartait les bombarder.

Réveillon du 25 décembre 1944 au-dessus de Mulheim.

Lorsque nous n'étions pas sur la liste d'alerte, nous volions en entraînement, en essais après révisions ou réparations ; nous allions chercher des avions neufs, faisions des exercices à terre ou bien des travaux de bureau au groupe.

J'avais été nommé adjudant-chef et désigné par STOLTZ à la fonction de discipline générale pour les sous-officiers du personnel navigant. En fait, je n'avais pas à sévir beaucoup, car, contrairement à ce que l'on pourrait penser, les sous-officiers navigants n'étaient pas indisciplinés et, en général, ils tenaient compte des notes de service relatives à la discipline émanant du commandement et que je me contentais de communiquer. Il y avait cependant une chose que je n'arrivais pas à faire admettre : c'était de garer obligatoirement les vélos sous l'abri réservé à cet effet et pas trop éloigné des bureaux commandement et administratifs du Groupe, mais suffisamment loin lorsqu'il pleuvait fort, neigeait, ou gelait ; alors, les vélos étaient posés contre les murs de façade des bâtiments, où il formaient un tas impressionnant de ferraille entremêlée, du plus mauvais effet ; surtout lorsque quelqu'un recherchait le sien au milieu des autres et qu'il déplaçait nerveusement les derniers arrivés et que ceux-ci se retrouvaient sur le sol, d'où la plus belle pagaille que l'on puisse imaginer. Le commandant STOLTZ n'était pas d'accord pour tolérer cela et je devais intervenir !

La veille de Noël 1944, il avait neigé dans la nuit, il faisait froid, du -5° ou -6° ; je vis arriver un sergent mitrailleur, GUEDEZ, à qui j'avais déjà dit de ne pas venir jusqu'aux bureaux en vélo ; à titre d'exemple, je lui promis quatre jours d'arrêts simples. C'était la première fois que je punissais ; d'ailleurs, ce n'était pas grave car rien ne paraîtrait dans son dossier militaire ; seulement, et "théoriquement" il ne devrait pas quitter la base, et pratiquement c'était se retrouver bon pour une corvée quelconque. Il venait au groupe voir la liste d'alerte, il y figurait (mon équipage aussi d'ailleurs) ; mais personne n'imaginait que les Anglais oseraient envoyer des équipages sur l'Allemagne un 24 décembre après-midi. Eh bien, ils avaient osé ! Peu après 13 heures, l'alerte fut déclenchée. Si nous avions été le 1^{er} avril, tout le monde aurait cru à une bonne plaisanterie. Une raison de plus de nous faire douter du départ, c'était qu'au briefing météo du matin, on avait appris que le brouillard s'étendrait sur tout le Yorkshire en fin d'après-midi, et l'État-major savait d'expérience que le brouillard était le plus redoutable des éléments atmosphériques que les équipages risquaient de rencontrer. Jusqu'au briefing général, personne ne croyait donc à un départ et chacun se préparait pour la soirée de Noël.

Mon camarade Henri MOLL avait eu un poulet, lancé par dessus la voie de chemin de fer bordant notre terrain, près du site où nous habitions. La voie ferrée aboutissait à une gare de triage

située un peu plus loin qui séparait notre base d'un camp de prisonniers italiens employés à la gare ou dans les fermes environnantes. Des grillages assez hauts encadraient base et camp. MOLL qui parlait italien (Corse) avait un jour été appelé par des prisonniers qui lui avaient demandé de faire passer des lettres à leurs familles par l'Afrique du Nord et la Corse ; il avait accepté, à condition d'écrire lui-même les lettres (à cause de la censure anglaise) et en français après avoir lu les proses italiennes ; c'est ainsi que pendant la grève des mineurs anglais, nous fûmes ravitaillés en briquettes de charbon pour nos poêles de chambres et que notre réveillon à la base devait être agrémenté d'un poulet rôti ! Nous devions être 4 ou 5 à profiter du volatile ; le mess nous fournirait, sel, poivre et beurre, le pudding du Christmas, c'était pour le lunch du jour de Noël. Nous nous réjouissions à l'avance, rien qu'à l'idée de faire cuire le poulet sur le poêle de la chambre de MOLL qui la partageait avec un de ses mitrailleurs. La mienne était 3 ou 4 portes plus loin, partagée avec un adjudant radio, RABIER, qui devait réveillonner avec nous, et je crois me rappeler que le radio de MOLL avait aussi été invité.

Dans l'après-midi, quand la mission fut déclenchée, je dus partir. Les autres qui n'étaient pas sur les ordres, promirent de s'occuper de tout et de m'attendre. Une heure après, nous nous trouvions au beau milieu d'un groupe dont la mission était de "détruire" une base de chasse allemande, située dans la proche banlieue de Mulheim ! On en avait pris notre parti, le réveillon, ce serait pour le retour. Nous étions 338 équipages à nous dire que les seigneurs allemands (les chasseurs), devaient, eux aussi préparer leur nuit de Noël. Ils ne s'attendaient pas à être attaqués, puisque pas un chasseur ne décolla pour nous intercepter. Par contre, la *FLAK* frappait fort et le bilan fut sévère : 3 *Halifax III* du 102 *Squadron* abattus et un *Halifax* français (*Halifax III* MZ489 L8-L du 347 *Squadron*).

En arrivant aux environs d'Essen, on vit que la *FLAK* protégeant cette ville tirait sans discontinuer, pensant que les bombardiers venaient pour eux. L'ensemble de la formation avait légèrement obliqué sur la gauche ; l'objectif Mulheim était en vue, mais le *stream* continuait sa route afin de créer le doute, ainsi l'ennemi supposerait que l'attaque serait pour plus loin dans la Rhur. Les premiers avions avaient déjà contourné l'objectif et les fusées de marquage tombaient avec les premières bombes sur le terrain ; la *FLAK* d'Essen tirait toujours. Sur notre droite, un avion fut touché [[NDLR - Le *L-Love* français *Halifax III* MZ489 L8-L du 347 *Squadron* qui eut 5 tués et 2 prisonniers]. On vit une flamme sortir d'un moteur sur l'aile gauche, la flamme grandir et soudain, toute l'aile parut s'embraser ; l'avion vira sur sa gauche, piqua légèrement pour passer sous le *stream* et se diriger droit vers l'objectif que tous, nous allions contourner. On voyait toujours l'avion facilement repérable dans le soir qui tombait, avec son aile en feu et sa longue traînée de fumée noire laissée derrière lui. Il perdait insensiblement de l'altitude, on distingua encore deux parachutes ouverts [NDLR - ceux du sergent-chef DURAN et du sergent-chef GUEDEZ], puis plus rien. Je pense que des centaines d'yeux devaient le suivre comme nous. Il avait dû accompagner ses bombes jusqu'au sol et exploser avec elles. DUNAND annonça qu'un autre avion était en feu, derrière nous.

Maintenant, les défenses de Mulheim étaient entrées en action, des obus éclataient à notre hauteur. DELAROCHE dit qu'il sentait un courant d'air dans sa tourelle. TERRIEN ne répondit pas, les bombes étaient toutes larguées, nous étions au cap de fuite. DELAROCHE, qui n'avait pas été atteint précisa qu'il y avait un trou dans le plexiglas de sa tourelle ; j'étais allé voir, ce n'était pas important, c'était tout ce que nous avions subi comme dégâts.

Avant de continuer ce récit qui finira sur la mémorable nuit de Noël (mémorable pour moi), je fais un aparté pour parler de l'équipage héroïque du *Halifax III* MZ489 L8-L du 347 *Squadron* qui, pour remplir sa mission, bien que touché à mort, continua tant qu'il tenait en l'air, jusqu'au sacrifice suprême de quatre de ses membres. Le pilote était le sergent BAILLON, le chef de bord et navigateur, le lieutenant LEROY, le bombardier, sous-lieutenant GAUTHERET, le mécanicien, sergent-chef DURAN ; ils s'écrasèrent en flammes avec l'avion dans un faubourg de Düsseldorf après avoir largué leurs bombes sur l'objectif. Le radio et les deux mitrailleurs avaient

pu sauter à temps mais le radio fut assassiné par les civils allemands ; le sergent EVEN, blessé, et le sergent GUEDEZ, indemne, celui que j'avais puni le matin même, furent faits prisonniers. Ainsi, GUEDEZ ne fit pas ses arrêts, car arrivé au sol, il fut protégé de la foule par des soldats allemands et dirigé sur un Stalag, d'où il ne revint qu'après l'armistice. Je l'ai revu en 1945 à Bordeaux, il était jeune marié, nous avons trinqué à son bonheur et à sa "baraka".

Le colonel BAILLY, commandant la base, proposa LEROY pour la Légion d'honneur, et BAILLON pour la médaille militaire ; à titres posthumes naturellement. Les "pailleux" de Londres retournèrent la proposition du pilote, avec la mention suivante : "Sergent BAILLON, trop jeune, ne remplit pas les conditions " ; comme quoi, ils n'avaient pas lu le dossier jusqu'au bout. Peu de temps avant, une note avait été adressée à la Base, spécifiant que le barème d'attribution de la croix de guerre et des citations "automatiques" était trop bas, cela revenait à dire que l'on distribuait trop de croix de guerre et de clous ou palmes. Nos officiers supérieurs étaient furieux. Le colonel VENOT fit une lettre à l'État-major qui répliqua en envoyant un lieutenant-colonel chargé de faire un rapport sur le bien-fondé des propositions de récompenses, en particulier, le nombre de missions à accomplir pour obtenir telle ou telle citation... Il fallait faire 5 missions de guerre pour avoir la croix de guerre, ensuite, toutes les 5 ou 6 missions, une citation, soit un clou, de bronze, d'argent, de vermeil, ou une palme ; des citations pouvaient être décernées pour action individuelle ou collective, à titre exceptionnel.

Le délégué de Londres fit une mission de nuit avec un équipage du *Guyenne*, il revint convaincu que les récompenses n'avaient rien d'excessives et certifia que la cause serait entendue à son retour à Londres ; il resta encore quelques jours, assistant à des départs, des retours, des corvées de neige ou de *windows*... Le malheur fut qu'il effectua une deuxième mission de nuit qui fut fatale à l'équipage et à lui-même car ils furent descendus. Ce lieutenant-colonel s'appelait DAGAN ; je pense que les "responsables" de l'envoi de ce brave officier ont dû avoir du mal à trouver le sommeil le soir où ils apprirent la mort de leur collègue. À la suite de ce dramatique événement, on n'entendit plus parler de changer les barèmes. Il faut avouer quand même qu'ils auraient mieux fait de rester tranquilles dans leurs bureaux, les citations "symboliques" faisaient plaisir aux équipages, et ne coûtaient pas cher aux États-majors.

Bref, je reviens à notre mission. Le retour s'effectua normalement jusqu'en vue de l'Angleterre. La nuit tombait sur le continent et la mer. Les conditions météo s'aggravaient de plus en plus au fur et à mesure que nous approchions des côtes anglaises puis on entra dans le brouillard. Le radio communiqua que les terrains du Yorkshire étaient tous déclarés en QGO, ce qui veut dire en code, « interdiction de décoller ou d'atterrir ». Il n'y avait plus qu'à se diriger vers un terrain de secours équipé du système FIDO ; pour nous, ce fut CARNABY une fois de plus.

Le FIDO était une installation extraordinaire : imaginez une piste très longue et suffisamment large pour permettre aux avions en difficulté de se poser sur le ventre (piste de crash) ou d'atterrir normalement à cadence accélérée en cas d'affluence, comme ce soir de Noël, bordée sur toute sa longueur, des deux côtés, de rangées de gicleurs enflammés, crachant le feu comme d'énormes lampes à souder dirigées vers le ciel ; la chaleur dégagée était telle que le brouillard se dissipait jusqu'à l'altitude de 50 mètres environ, suffisante pour atterrir. La visibilité horizontale était d'au moins 200 mètres ; de plus, la lueur ainsi créée permettait de distinguer la piste à plusieurs kilomètres de distance dans un halo, ce qui permettait l'approche. L'entrée de piste était également enflammée sur toute sa largeur. Les avions devaient se présenter avec tous les feux allumés, à l'intérieur et à l'extérieur, le fait d'atterrir dans ces conditions était une épreuve pour les équipages : on avait l'impression de se poser dans le feu, l'éblouissement venant du noir de la nuit était surprenant, mais il n'y avait pas d'autre solution. Certains disaient qu'on entrait en enfer, je crois au contraire, que c'était le bon moyen d'en sortir...

La moitié du total de la force engagée ce soir-là était posée sur un autre terrain, Woodbridge, lui aussi équipé antibrouillard ; cependant nous étions près de mille navigants (chasseurs d'accompagnement compris) recueillis à Carnaby. Les salles de repos, le bar, les mess n'étaient pas prévus pour recevoir autant de monde en même temps. Nous avions fait 5 heures de

vol et les équipages fatigués et saisis par le froid cherchaient tous un coin pour s'asseoir, pas trop loin du feu des tièdes cheminées, ou bien une petite place pour essayer de voir s'il restait un peu de thé encore chaud dans le fond d'une thermos. Impossible d'approcher les bars ; de plus, nous étions tous dépourvus d'argent anglais, et les percolateurs de thé et de café, avaient déjà été vidés par les premiers arrivés.

Enfin, un officier français qui avait appelé Elvington pour rendre compte de la situation, annonça aux équipages que la base envoyait des véhicules pour nous ramener ; nous reviendrions chercher les avions quand la météo le permettrait. Les camions arrivèrent aux environs de 22 heures. Nous étions fatigués, gelés, pour tout dire écœurés. Entassés dans les camions bâchés par une température de moins je ne sais combien, en plein brouillard givrant, nous nous serrions les uns contre les autres ; assis à même sur les planchers, on essayait de ne pas dormir. Dehors, le brouillard était si épais que, plusieurs fois, arrivés à des carrefours, les chauffeurs étaient obligés de grimper aux poteaux indicateurs pour trouver la bonne direction, Elvington fut enfin atteint, bien après minuit. On put se dégourdir les jambes et réchauffer les pieds en frappant le sol ; les *Mae-west* que nous avions revêtues faisaient office de gilets (sans manches), les harnais de parachutes ajoutaient du poids sur les épaules, mais n'ajoutaient pas grand chose pour nous protéger du froid qui pénétrait nos corps.

Au débriefing, (obligatoire) le père MEURISSE, notre aumônier catholique, distribuait comme d'habitude la gorgée de rhum et la tranche de cake avec le paquet de cigarettes traditionnel. Il ajoutait qu'il avait attendu notre retour pour célébrer la messe de minuit, mais après le questionnaire de l'officier de l'IS et du technique, nous avions d'abord le repas chaud - enfin ! - au mess.

À la chapelle, on retrouva ceux qui venaient de la soirée au bar et voulaient cependant honorer de leur présence la naissance du Sauveur. Les navigants de la mission étaient moins nombreux qu'au *débriefing*, les jeunes étaient déjà à la fête qui continuait, d'autres étaient allés se coucher sans même aller au mess. Le père Meurisse qui voyait ses ouailles s'endormir les unes après les autres, (certains même s'écroulaient sur leurs voisins), termina sa messe rapidement et nous libéra. Ma fidèle bicyclette m'attendait au parking couvert ; le verglas était sévère, l'air vif dans les yeux me fit pleurer, et piquer les oreilles.

MOLL et son mitrailleur dormaient, tout habillés sur leurs lits. Dans un plat, le poulet attendait d'être rôti. Le poêle avait grand besoin d'être approvisionné et j'allai réveiller RABIER. Nous étions prêts à réveillonner. Evidemment, cela manquait de guirlandes et d'arbre décoré de cadeaux, de musique, de chants, mais surtout, ce qui nous manquait le plus : c'était nos familles... Mais, au moins, nous n'étions pas seuls, avec nos pensées.



Guinguette montmartroise installée au mess lors d'une fête organisée par les aviateurs sur la base d'Elvington

Soudain, quelqu'un s'aperçut qu'il ne restait rien à boire ! L'attente interminable avait eu pour conséquence "d'assoiffer" mes camarades qui s'étaient vengés sur les réserves. Venant du froid, j'étais tout désigné pour aller au bar remplir quelques bidons de la boisson nationale anglaise, la fameuse bière blonde *Ale*. En entrant dans le bar, on recevait de plein fouet, une bouffée de chaleur humaine, mêlée à l'odeur fade du tabac anglais et de la bière. Les sociétés de construction des avions et des moteurs avaient envoyé des caisses entières de cigarettes blondes à distribuer gratuitement, c'était ce qui expliquait que l'atmosphère du bar ne présentait guère de différence avec l'épais brouillard extérieur, la chaleur en plus... Clovis DUGARDIN, le radio de mon équipage, était déjà sur l'estrade, chef de l'orchestre, bon animateur, excellent violoniste, il assurait une ambiance de fête joyeuse, propre à faire oublier, au moins pour une nuit, les soucis de chacun, les angoisses, les séparations, la solitude...



Clovis DUGARDIN au violon avec son orchestre

Dans un premier temps, je me rendis au comptoir commander "ma" bière ; puis je fus intercepté par DELAROCHE, notre mitrailleur de tourelle supérieure, fin saoul déjà, qui gardait dans sa poche, l'éclat d'obus retrouvé avant de quitter l'avion, celui qui aurait pu le tuer ; il buvait déjà avec 2 ou 3 jeunes mitrailleurs du groupe, et DUNAND, notre mitrailleur arrière, un peu moins éthylié que lui, mais il voulut absolument boire le dernier verre avec moi. Il n'arrêtait pas de répéter : "Excusez-moi, mon adjudant-chef", et comme je lui affirmais que je l'excusais, il me fit une longue tirade sur notre équipage dans lequel il n'y avait que des types formidables, les trois officiers étaient les meilleurs du *Squadron*, surtout le pilote, moi, qui était le plus ancien en âge, (j'avais passé trente ans). J'étais disait-il "comme un père" pour lui, pour le radio DUGARDIN, et pour DUNAND qui riait nerveusement, sans doute la bière sur trop de comprimés de caféine absorbés et le rhum du Padre. Finalement, DELAROCHE se mit à pleurer, il voulait dormir... Dehors, je le grimpai sur mon cadre de vélo et le bordai dans sa chambre glaciale. Il avait juste vingt ans.

Je retournai au bar chercher mes bidons. La fête qui tout à l'heure battait son plein, commençait à fléchir. Pour finir, on appela pour la dernière fois de la soirée, l'adjudant-pilote VAN TROYEN¹, qui imitait si bien Maurice CHEVALIER ; il grimpa sur l'estrade, son canotier de paille sur l'oreille, se tourna de profil, la lèvre inférieure saillante, un instant, on aurait juré voir le grand Maurice ; je restai au bar écouter trois chansons que l'orchestre accompagnait et qui

¹ L'adjudant pilote Van Troyen trouva la mort juste après la guerre, aux commandes d'un avion du type "Mitchell", qui transportait le Maréchal LECLERC DE HAUTECLOQUE, et qui s'écrasa dans le désert ; tout l'équipage et le Maréchal furent tués.

obtinrent, naturellement, un franc succès. Dehors, il gelait toujours, la nuit s'avancait, je n'avais aucune notion de l'heure qu'il était, j'étais fatigué, triste à pleurer...

À la chambre de MOLL, le mitrailleur tout habillé, dormait sur son lit tandis que RABIER était reparti se coucher ; Henri MOLL, assis au pied de son lit, dormait, la tête reposant sur un bras appuyé sur la table dressée pour nos agapes. Dans le plat, le poulet calciné à sa partie inférieure, complètement cru au-dessus, ne fut jamais dégusté. Le poêle était éteint, il faisait presque aussi froid que dehors. Je réveillai MOLL qui bafouilla quelque chose comme "Bonne nuit". Je déposai les bidons de bière dans un coin de la chambre, regagnai la mienne, me couchai dans mon lit glacé et dormis d'un trait jusqu'au soir.

Ce fut seulement le 28, que de nuit, en 20 minutes de vol, nous avons ramené notre *K-King* de Carnaby. Ainsi se passa mon Noël 1944 !

Corvées de neige en janvier 1945

Le 29 décembre, en fin de journée, nous étions allés bombarder Coblenz et au retour à Elvington, la nuit était tombée. Dans mon journal, à l'époque, je n'avais rien noté de particulier concernant cette mission ; rien non plus sur mon carnet de vol, si ce n'est sa durée de jour et de nuit.

En janvier, nous n'avions pas volé. TERRIEN, notre pilote et commandant de bord, avait obtenu une semaine de congé pour aller en France où son jeune frère avait été arrêté à Reims par la résistance, pour fait de collaboration avec l'ennemi ! Connaissant bien les idées de son frère, patriote français comme lui, TERRIEN répondit de suite à l'appel angoissé de sa mère. Depuis la libération de l'Est français, des jugements sommaires avaient lieu, prononcés par des tribunaux d'exception dont les motivations ressortaient plus de luttes politiques que de justice ; toujours est-il que des exécutions d'innocents eurent lieu, se rapprochant davantage de règlements de comptes que de châtiments mérités.

Après la libération de Paris, il y avait eu quelques cas exceptionnels de voyages en France ; un *Halifax* de l'Escadre se posait au Bourget, une fois par semaine, amenait les permissionnaires et ramenait ceux du voyage précédent. Ainsi TERRIEN était allé à Paris pour obtenir des renseignements, puis à Nantes où résidait sa mère, et enfin à Reims où il eut pleine satisfaction concernant son frère, mais il fut bloqué sur place par les effets de la première grève des chemins de fer d'après guerre ; lorsqu'il regagna Paris, il dut attendre encore huit jours l'avion qui le ramena à Elvington.

Entre temps, nous assurions des tâches dites subalternes mais indispensables à la bonne marche d'une escadre, paperasses dans les bureaux et corvées habituelles effectuées par les navigants non en alerte, telles que déblaiement de la neige sur la piste ou chargement des "*windows*" dans les avions retenus pour la mission du jour ; chaque matin, nous allions au briefing météo, assistions aux conférences techniques... . La première semaine après le départ de TERRIEN, nous avons bénéficié des neuf jours de permissions accordés au personnel navigant toutes les six semaines ; avec DUGARDIN, le radio, j'étais allé à Édimbourg, en Écosse, logés à l'YMCA local.

De temps en temps, nous allions voir notre avion au *dispersal* et discuter avec les mécanos ; le *K* volait toujours avec l'équipage du commandant STOLTZ et un autre équipage qui venait de sortir d'école ; en effet, les renforts venus d'Afrique du Nord permettaient, depuis qu'ils avaient fini leurs "classes", d'aligner trois équipages par avion ; cela permettait aux anciens de respirer un peu.

Et puis, il y avait les corvées de neige ; celle-ci tombait en abondance sur toute l'Angleterre et sur le Yorkshire en particulier, mais l'État-major de la Royal Air Force, n'admettait pas le QGO technique, sauf si le brouillard ne permettait pas au moins 50 mètres de visibilité horizontale et si

les systèmes FIDO des terrains de secours n'étaient pas en état de fonctionner, ce qui n'a jamais été le cas.

Alors, sur notre terrain (comme sur les autres du *Bomber-command*), des citernes d'essence munies à l'avant de socs chasse-neige déblayaient la piste jusqu'au ras du revêtement, rejetant la poudreuse sur les bas côtés où l'épaisseur atteignait parfois plus d'un mètre ; au début des chutes de neige, le service de sécurité incendie, plantait des bâtons repères à hauteur des lampes de balisage noyées dans le sol ; il y en avait beaucoup, beaucoup, tout au long des pistes et des *taxiways*... La corvée de neige consistait à répandre du sable sur la bande de roulement, verglacée après le passage des chasse-neige, et dégager le balisage de piste afin de le rendre visible de nuit, sous l'angle d'approche au moment de la prise de terrain.

Pour cela, seuls les navigants, tous grades et spécialités confondus, ne figurant pas sur la liste d'alerte, nous rendions dès la fin du briefing journalier à la tour de contrôle où le lieutenant-colonel, chef des opérations, distribuait à chacun, qui une pelle, qui une pioche. Il comptait les présents, en faisait deux groupes identiques ; un des groupes se rendait à une carrière de sable située en dehors de la base et dans laquelle les armuriers faisaient exploser les bombes rapportées qui ne s'étaient pas décrochées ; il fallait piocher le sable (souvent gelé) et le pelleter sur une remorque 40 pieds tractée ; de retour à la base, il n'y avait plus qu'à le répandre sur la piste, du "geste auguste du semeur" ! Pendant ce temps, l'autre équipe dégageait les lampes du balisage ; nous étions parfois plus de 150 à faire ce travail qui durait plusieurs heures. Le plus démoralisant était de voir retomber la neige alors que l'on avait pratiquement terminé la corvée et qu'il fallait continuer... Personne ne put jamais dire avec une chance d'être approuvé de la majorité, ce qui était le plus pénible, de la carrière et de l'épandage du sable, ou du dégagement des lampes. Ceux qui ont eu à dégager leur voiture recouverte de neige dans une station de montagne, sauront de quoi je parle.

Un jour, je travaillais côte à côte avec un lieutenant qui serrait le manche de sa pelle avec ses mains mutilées, rougies par le froid, c'était Monsieur DELAUNAY, pilote chevronné d'Air France, venu volontairement faire la guerre. Il avait eu jadis un grave accident dont il était sorti affreusement brûlé aux mains et aux bras ; il avait, en arrivant à l'escadre le nombre impressionnant de quinze mille heures de vol, les Anglais étaient étonnés de le voir lieutenant, et pilote commandant de bord sur *Halifax* en opérations ; eux en auraient fait un officier supérieur, instructeur ou affecté dans un bureau d'État-major.

Il était affecté à notre groupe "*Tunisie*". Louis BOURGAIN, dans son livre "Nuits de feu sur l'Allemagne", a écrit ceci : « En juin 1944, l'équipage rejoint à Elvington le groupe *Tunisie*. Il effectue un tour d'opérations complet de trente-quatre missions, qu'il termine en février 1945 ». Dans son livre autobiographique *l'Araignée du soir*, voici comment DELAUNAY apprécie son passage dans les Groupes Lourds : « Ce petit morceau de guerre m'a fait comprendre qu'après du métier de bombardier lourd, ma profession de pilote de ligne n'était qu'un aimable bricolage. De notre première équipe Latécoère sur la ligne Toulouse-Dakar, si souvent reconstituée, je ne connais certes que mon cher Antoine [de SAINT EXUPERY] à avoir duré comme moi jusqu'à l'âge de la retraite. Pourtant, avec ses 79% d'équipages abattus, ses 58% de tués en dix mois d'opérations, mon séjour au groupe *Tunisie* dans la Royal Air Force est certainement ce que j'ai connu de plus dur ».

Durant les corvées avec mon équipage, nous formions une petite équipe assez joyeuse ; on travaillait généralement ensemble, on racontait des histoires, on chantonnait parfois, exactement comme TERRIEN nous détendait en chantonnant *Lily Marlène* quand cela n'allait pas trop bien !... MOSNIER, le navigateur, qui sortait le plus souvent avec MICHELON, raconta ce qui leur était arrivé le soir de la libération de Paris. À cette occasion, l'État-major du *Group 4*, notre commandement direct anglais auquel nous étions rattachés, n'avait pas fait appel aux Français, et toute l'escadre tricolore se retrouva à York. Nos deux officiers qui avaient consommé un peu trop dans différents pubs de la ville où ce soir là les tournées étaient souvent offertes par les patrons ou

des clients, à tous ceux revêtus de l'uniforme français, se retrouvèrent assis par terre, devant la porte d'un pub, à la fermeture où ils avaient fait un vrai scandale. "On était saouls comme toute la Pologne" disait MOSNIER, "mais plus on faisait de scandale, plus on nous offrait de whisky et de bière" ! Mais quand tout le monde se retrouva dehors à la fermeture obligatoire des pubs - *Time, gentlemen, time* ! déclenchée à 22 heures, personne ne pouvait dire et surtout pas eux deux, vers qu'elle base il fallait les diriger. Ils avaient été recueillis dans une maison des alentours de York, qu'ils avaient quittée au petit matin, mais ne surent jamais retrouver pour aller remercier.

Ainsi, nous avions un équipage sympathique, je sortais avec DUGARDIN, le radio de bord quand nous avions nos neuf jours de permission (toutes les 6 semaines). Les deux mitrailleurs, des vrais jeunots, sortaient ensemble, DELAROCHE se maria, après la guerre, avec une Anglaise qu'il avait connue à York ; DUNAND épousa une doctoresse anglaise, veuve de guerre, avec qui il partit en Australie où il ouvrit un garage. TERRIEN était très épris de Joan SIMPSON, sa fiancée anglaise, et je crois qu'il l'aurait épousée à la fin du tour d'opérations. Joan était la marraine de notre équipage et nous avions porte ouverte chez ses parents en ville. J'ai souvent reçu les confidences de notre pilote car je suis sorti avec lui plusieurs fois, mais j'avais aussi deux bons camarades, mécaniciens volants au groupe : Jean RICAUD et Henri MOLL.

Une nuit, MOLL ne rentra pas, son avion avait été descendu au passage du front. Porté disparu pendant quatre jours. À son retour, il donna des précisions sur ce qui s'était passé : la *FLAK* très virulente et l'avion avait été touché dans la soute centrale tandis que les bombes n'avaient pas encore été larguées ; le commandant de bord, le lieutenant PELLOT, demanda au mécanicien de voir à l'arrière si tout allait bien ; MOLL ouvrit une petite porte de visite donnant sur la soute et les flammes jaillirent à l'intérieur de l'avion, il avertit l'équipage que le feu était dans la soute. PELLOT donna l'ordre de sauter sans plus attendre. MOLL sauta après le mitrailleur arrière qui avait, par mégarde, ouvert son parachute dans l'avion mais partit dans le vide en prenant la voilure dans ses bras ! On sut par la suite qu'au passage à la porte, la voilure s'était en partie déchirée ; ainsi, il descendit très vite et se blessa à l'arrivée au sol, ce qui lui valut d'être prisonnier. MOLL avait vu une grande lueur au dessus de lui, alors qu'il venait juste de quitter l'avion qui venait d'exploser. Le pilote sergent-chef BAGOT, le navigateur lieutenant PELLOT (qui venait de passer capitaine), le mitrailleur central sergent-chef LEMITHOUARD furent tués ; le lieutenant bombardier ROLLET, le sergent-chef radio BRILLARD et le sergent-chef BESNARD restèrent prisonniers jusqu'à l'armistice. MOLL s'en tira indemne, il avait eu très peur dès qu'il avait ouvert son parachute, car il traversa le flot d'avions sous lui sans être accroché au passage. Il marcha dans la nuit, en dehors des routes, se guidant à la boussole en direction de l'ouest ; dans la matinée, au passage d'un pont sur un canal, il réalisa qu'il était en zone libérée. Il était en Hollande. Recueilli par les Américains, il joua les innocents ne parlant pas anglais ; il fut rapatrié à Londres, debout dans le couloir d'un *Dakota* chargé de blessés allongés sur des civières.

J'ai relaté cette histoire, incomplète dans ses détails, parce que je connaissais bien cet équipage, mais il y en eut beaucoup d'autres qui vécurent des aventures extraordinaires. Beaucoup ont été écrites pour la postérité, soit par les rescapés des équipages en cause, soit par des auteurs collègues des intéressés, d'après les documents d'archives de l'escadre.

Accidents, problèmes techniques et routine de la mort.

Notre pilote revint et nos corvées prirent fin, sauf le déblaiement de la neige bien entendu. Il y avait une autre corvée assez pénible dont je n'ai pas parlé, à laquelle désormais, nous allions couper : le chargement des *Windows*, ces petits rubans de papier métallisé que les radios lâchaient en l'air pour déjouer l'action des radars de la DCA, des projecteurs, des chasseurs de nuit. Il fallait les charger dans les avions en alerte, à raison de 50 paquets au moins par avion, les paquets se présentaient sous la forme d'un bloc rectangulaire de dimensions comparables à une boîte de chaussures ; l'ensemble était assez lourd, et difficile à mettre à bord. Nous savions tous l'importance qu'il y avait à répandre les *Windows* dans l'atmosphère, mais on ne pouvait

décemment pas laisser la corvée du chargement aux mécaniciens de piste, qui avaient déjà assez de travail sur les avions, surtout depuis que pratiquement chaque jour, ils devaient balayer la neige qui recouvrait les ailes, les empennages arrière et le dessus du fuselage.

Nous avions repris les vols de nuit. Un soir, nous approchions de l'objectif, je remplissais mon log, ce document-tableau sur lequel dans chaque avion, le mécanicien, devait noter toutes les vingt minutes, tous les paramètres de vol : vitesse, altitude, marche des moteurs, consommations, etc... DUGARDIN ouvrit son micro pour dire qu'un paquet de Windows devait bloquer la trappe d'évacuation. TERRIEN tenait particulièrement à ce que le radio les lançât, il me demanda de voir ce qui se passait ; il n'y avait rien à faire, un paquet entier était coincé, inaccessible, à l'extérieur dans le canal de sortie.

Si près de l'objectif, le radio ne devait pas quitter sa place. Je dus seul, transporter rapidement tous les paquets restant jusqu'à hauteur de la tourelle centrale sous laquelle se trouvait une grande trappe, obturée par un plancher, (c'est à cet endroit qu'ultérieurement fut monté un radar de bord appelé H2S). Le plancher enlevé, on découvrait un trou assez grand pour laisser passer le corps d'un homme ; cet orifice par lequel j'allais lancer les papiers, se trouvait à 6 mètres environ de ma place, je dus débrancher mon masque à oxygène, dont le tuyau d'alimentation n'était pas assez long, pour permettre un aussi grand déplacement, alors je dégrafai mon masque et me mis au travail ; sous moi, au sol, je voyais éclater les bombes que les avions, devant nous, avaient lâchées ; l'objectif, arrosé de fusées de marquage, s'allumait de mille feux, le ciel était constellé de couleurs, des fusées vertes, jaunes, rouges, descendaient régulièrement, le master bomber, criait dans sa radio les mots de code du jour, "*Big boys, apple tart, apple tart*", des obus éclataient, éclairant la nuit autour de nous, spectacle hallucinant qu'en d'autres temps, on aurait pu appeler feu d'artifice... À l'éclair d'un éclatement près de nous, j'aperçus un autre avion prêt à larguer sa charge d'explosifs, il était vraiment très près.

Nous volions à 22 000 pieds (7 000 mètres environ) , il y avait un moment que je respirais sans apport d'oxygène, je ressentais une gêne, sans toutefois réaliser exactement ; j'éprouvais une sorte de léthargie, une somnolence, peu à peu, je perdais conscience ; TERRIEN m'appela, je n'entendis rien car mes écouteurs étaient aussi débranchés, naturellement je n'eus pas de réaction ; puis je ressentis des coups légers sur ma tête, c'était DELAROCHE, qui, de la tourelle supérieure et du bout d'un pied me touchait le haut du crâne, finalement, MICHELON et DUGARDIN me placèrent sur la banquette de repos et voyant que je n'avais pas mon masque en place, me le bouclèrent sans attendre.

Je repris vite mes esprits, l'objectif était loin derrière nous, j'avais seulement une violente migraine, qui dura tout le retour. MICHELON était content que je reprenne ma place car il y avait pas mal de choses à faire pour un mécanicien, en vol, et c'était le bombardier qui devait, après le largage des bombes, remplacer éventuellement le mécanicien s'il était défaillant, lequel devait pouvoir larguer les bombes en lieu et place du bombardier, ou brancher le pilote automatique (Georges), si le pilote était indisponible, après avoir pris sa place et stabilisé l'avion en vol horizontal, avant de sauter, le dernier. Le bombardier pouvait aussi faire cela, le radio devait pouvoir remplacer les mitrailleurs ou tenir le log du mécanicien, le bombardier devait aider ou tenir la place du navigateur... Mais, si théoriquement, tout ceci était parfait, en l'air, c'était une autre affaire. Cependant, il y eut des cas, même chez les Français, où il y eut substitution de postes, mais à ma connaissance, personne ne remplaça un pilote. Les jours suivants, j'allai en piste, bricoler un tuyau d'oxygène, flexible de plusieurs mètres, au cas où, mais je n'eus pas à l'utiliser.

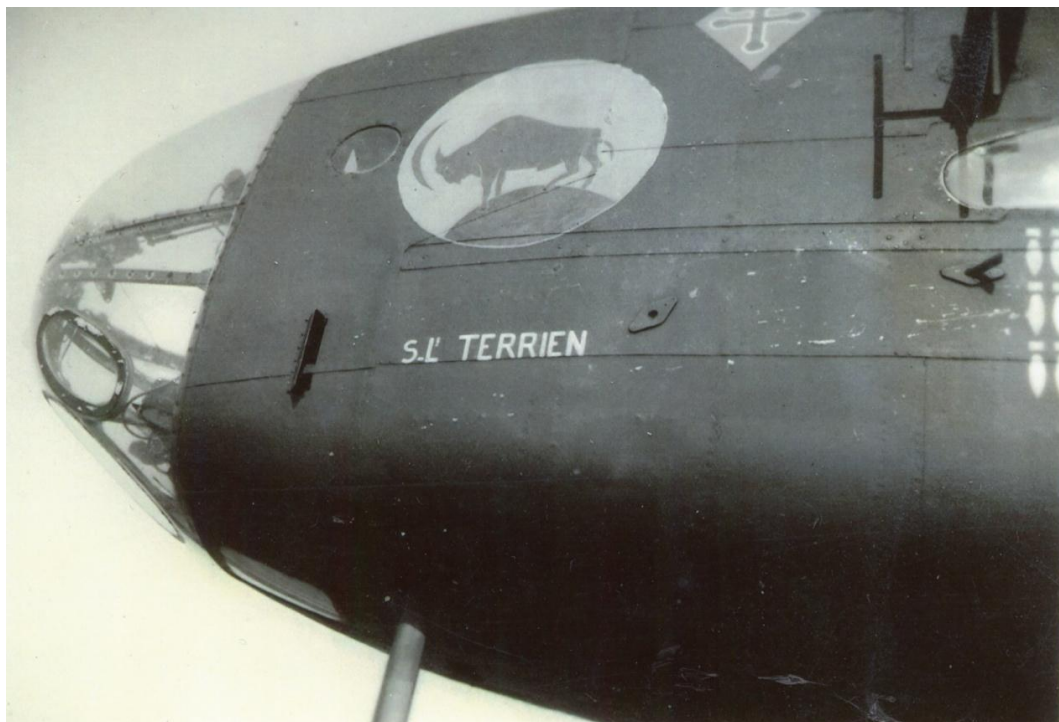
La guerre continuait, toujours aussi meurtrière, on disait que l'Allemagne "n'en voulait plus", mais ses forces armées terrestres continuaient la lutte acharnée menée durant toute l'année passée, lançant des contre-attaques d'une grande violence, puis reculaient, cédaient du terrain aux alliés dont les pertes en hommes étaient terribles. L'armée de l'ombre, attaquait et faisait mal à l'ennemi, mais payait cher ses actions : fusillades, déportations, tortures. L'économie de guerre allemande, lourdement frappée par les aviations alliées, ne faiblissait pas encore ; les usines

d'essence synthétique fournissaient le carburant nécessaire pour l'armée et les industries. Beaucoup d'usines de la Rhur continuaient de tourner presque normalement ; certaines, trop souvent bombardées, furent transférées en plein centre des villes, ce qui explique en partie, que certains bombardements se révélèrent si meurtriers. Un attentat contre HITLER lui-même manqua son but, il y eut des représailles dans les plus hautes sphères militaires allemandes. Les nazis étaient toujours là.

À l'escadre, les missions se succédaient, de jour, de nuit, sans relâche. Chaque mois, nous faisions en moyenne vingt heures de vol de guerre, dont la moitié de nuit. Beaucoup de missions se faisaient en partie de jour, mais la plupart se terminaient de nuit ; c'est ainsi que nous avions bombardé Düsseldorf au soir du 2 novembre 1944, avec retour de nuit. Sur notre terrain, deux accidents graves causèrent la mort de 14 hommes et firent plusieurs blessés.

Au retour d'une mission, en plein jour, l'avion du commandant VENOT² explosa au toucher des roues sur la piste après qu'une bombe, restée dans une soute d'aile³ se fut décrochée pour tomber sur le ciment. Le pilote commandant VENOT, gravement brûlé, fut heureusement éjecté de son siège et projeté hors de l'incendie ; les 6 autres membres de l'équipage périrent carbonisés. Le mitrailleur de queue, indemne après l'explosion, mais coincé dans sa tourelle, criait qu'on vienne le dégager. Le mécanicien sortit du brasier, puis affolé, y rentra de nouveau, les autres étaient sans doute morts sur le coup. Personne n'était intervenu, les pompiers pourtant stationnés près de la tour de contrôle, n'avaient rien tenté.

Il y eut une polémique assez vive le soir même de cet accident. En effet, il s'était déroulé sur le terrain, à la vue de tous, et nous en voulions aux pompiers de ne pas être intervenus. Ils avaient, paraît-il, reçu l'ordre du colonel commandant la base de ne pas bouger - il aurait donné cet ordre, craignant qu'il y eut d'autres bombes susceptibles d'éclater et faisant d'autres victimes. Quoi qu'il en soit, lorsque le chef des pompiers vint s'asseoir au mess, tous les navigants quittèrent la table, la quarantaine était déclenchée... Elle ne prit fin qu'à la mort de deux pompiers, moins d'un mois plus tard.



² Colonel VENOT survécut à ses graves brûlures. Après la guerre, il fut nommé général à son retour en France, il est décédé en 1992. Mademoiselle VENOT, sa fille, était en Angleterre avec nous en 1993.

³ Il n'y avait pas de possibilités de s'assurer visuellement que les bombes accrochées dans les soutes d'ailes étaient effectivement toutes larguées.

Lors du chargement des bombes sur un avion, le câble de hissage du treuil se rompit, une bombe de 250 livres tomba sur le parking et explosa ; six mécaniciens de piste furent tués sur le coup, le feu prit dans l'avion, les pompiers, accourus sur les lieux, virent là, l'occasion de se racheter, c'est alors qu'une deuxième explosion tua deux pompiers, en blessa d'autres et mit le feu au camion de sécurité incendie qui fut entièrement détruit. Ainsi, on sut que dans cette guerre nul n'était épargné.

Une mission sur Clèves, en plein jour le 7 octobre 1944, m'a laissé pour toujours la vision horrible d'un avion comme le nôtre, chargé comme nous, de 5 tonnes de bombes, et qui fut touché par la *FLAK*. Ce jour-là, le temps était gris, l'imposant groupe de 351 bombardiers serrés les uns contre les autres volait en direction de son objectif ; la *FLAK* était très active, des obus de gros calibre explosaient tout autour des avions. J'étais assis à côté de TERRIEN, calme comme toujours ; nous volions juste derrière un *Halifax* anglais depuis un bon moment, même vitesse, même direction, même altitude ; je le regardais au travers du pare-brise et pensais que nous devions avoir le même régime moteurs, les mêmes pressions à l'admission... La *FLAK* tirait ; de gros flocons bruns encadraient les avions. Soudain, un gros nuage noir devant nous, et des débris enflammés qui tombaient vers le sol, l'avion qui nous précédait n'était plus là, il venait d'exploser, atteint par une salve d'obus de DCA, sans doute dans sa soute à bombes. TERRIEN n'avait pas dévié de notre route et nous entrâmes dans la fumée persistante ; il fit sombre un instant dans notre poste puis nous sortîmes du nuage. TERRIEN tourna légèrement la tête vers moi, l'index droit sur les lèvres, puis, il ouvrit son micro pour dire : "Navigateur, notez l'heure". C'est ainsi que tout le monde à bord, même ceux qui n'avaient rien vu de cette tragédie, apprit qu'un avion de la force engagée ce jour là ne regagnerait pas sa base. À la lecture des comptes-rendus, on saurait aussi qu'à l'endroit repéré, il y avait une batterie de gros canons à faire détruire par les chasseurs-bombardiers.

J'avais eu de la peine à m'endormir ce soir là. La salve fatale avait atteint l'avion qui nous précédait de quelques secondes, à la salve suivante, nous étions déjà passés !

Le 4 novembre 1944, en plein jour, nous sommes allés sur Gelsenkirchen, 4 heures 30 de vol. Ce jour-là, nous volions sur le *L-Love* et personne n'aimait cet indicatif qui portait malheur, disait-on. Il y eut effectivement plusieurs *L* descendus, au point que le commandement qui tenait à ce que les équipages ne perdissent pas le moral, supprimèrent la lettre. Mais grâce à Dieu, nous avons fait cette mission sans éprouver la moindre émotion. Au retour, nous étions quand même assez contents d'être à terre, sur notre base, pour le thé de 17 heures !

Le 13, on volait sur le *N*, mais seulement pour un exercice de bombardement. Au bout d'une heure, on fit demi-tour car le plafond était trop bas et la météo très mauvaise. Il était inutile de prendre des risques inconsidérés pour un simple exercice que nous pouvions faire le lendemain.

Le 16 novembre, nous avons récupéré notre *K-King* (*Halifax III NA680 L8-K*), sorti de révision. La mission était un bombardement de Julich, gros centre industriel dans la Rhur. Beau temps sur le parcours, froid intense, nous étions 508 en tout. Les conditions atmosphériques étaient telles que sur le bleu d'azur, les échappements des moteurs laissaient derrière tous les avions de longues traînées de vapeur blanche ; c'était assurément très spectaculaire mais on ne pouvait s'empêcher de penser que les servants de *FLAK* avaient beau jeu de régler leurs canons à la bonne altitude. Plus haut, au-dessus de nous, plusieurs escadres de chasseurs d'escorte marquaient aussi leur présence en longues traînées s'entrecroisant, dessinant dans le ciel des arabesques courbes ou rectilignes, suivant les trajectoires de nos gardiens ; on aurait pu comparer avec le paisible troupeau de moutons encadré des chiens de bergers courant çà et là autour des vulnérables ovins pour les protéger de l'attaque des loups.

Nous approchions du but et çà et là des batteries de *FLAK* se signalaient assez précisément ; c'était ainsi chaque fois que nous survolions la Rhur. Je m'aperçus qu'un de nos

moteurs chauffait anormalement et je demandai au pilote de sortir les volets d'intrados pour nous freiner, tandis que je poussai le régime du moteur en cause jusqu'au plein gaz afin d'augmenter la pression d'huile pour essayer de briser la petite couche de glace qui obstruait l'entrée du radiateur de refroidissement d'huile moteur. Rien n'y fit et je dus stopper l'engin pour éviter un éventuel incendie ou griller le moteur.

Nous étions victimes d'un phénomène dû au froid, appelé *corring* en anglais : c'était un givrage du radiateur d'huile en altitude ; le blocage du by-pass d'entrée avait pour conséquence de faire passer l'huile chaude qui sortait du moteur directement vers la pompe, qui la refoulait de nouveau sans qu'elle fût refroidie. Plusieurs avions avaient déjà connu cette anomalie. Ainsi, l'avion du lieutenant DELEUZE tomba en mer, peu après le décollage, deux moteurs stoppés du même côté ; l'équipage fut sauvé par l'*Air Sea Rescue* après avoir pris place dans le *dinghy*. Les services techniques anglais agirent très vite, dans un premier temps, ils donnèrent des consignes d'utilisation : réduire la vitesse de l'avion pour atténuer le refroidissement en baissant les volets ou le train et augmenter le nombre de tours moteur pour augmenter la pression d'huile. Cela n'était pas efficace à 100%, et on n'eût aucun résultat ce jour là. Ensuite, parut une modification qui consistait à munir les radiateurs d'huile de volets fixes que les mécaniciens de piste disposaient suivant la température annoncée et la direction des vents rencontrés mais ce n'était pas encore parfait. La modification suivante rendit les volets réglables manuellement en vol, par adjonction de manettes sous le tableau des instruments de contrôle des moteurs. Enfin, le problème fut résolu lorsque les volets furent commandés automatiquement par des rhéostats asservis aux thermomètres de température d'huile. J'ai insisté sur cette panne pour bien faire comprendre avec quel sérieux les services techniques anglais travaillaient. De l'exploitation des premiers rapports relatant le phénomène du *corring* jusqu'à l'application totale de la modification, ultime et parfaite, il ne s'était pas écoulé plus de quatre semaines et un mois plus tard, tous les avions avaient été modifiés.

Donc, ce jour là, nous volions désormais sur trois moteurs, la *FLAK* crachait de plus en plus de gros flocons noirs à hauteur des avions ; avant d'arrêter le moteur, j'avais averti le pilote que notre vitesse allait diminuer et qu'il faudrait pousser les 3 autres pour conserver notre altitude et notre place dans le peloton. Il avait dit "OK" puis il s'adressa au navigateur qui venait de passer lieutenant et donc était devenu le plus gradé à bord pour lui demander s'il était d'accord de continuer sur 3 moteurs. Nous étions à un quart d'heure de l'objectif et MOSNIER répondit : "c'est toi qui décides" ! Le bombardier qui commençait sa visée souhaitait continuer, les mitrailleurs aussi, le radio qui était juste à l'écoute des informations codées au sujet de la direction des vents et leur force, suivait le mouvement. TERRIEN réfléchit un tout petit moment, puis se tournant vers moi, me demanda ce que j'en pensais. Je répondis que nous étions très lourds en bombes et encore en carburant et que si nous perdions un autre moteur, il nous serait impossible de rester en l'air, mais que si la décision de passer l'objectif sur 3 moteurs était prise, puisque le reste de l'équipage était d'accord, je l'étais aussi. Je n'ajoutai pas ce que je pensais, qu'il y avait un risque réel qui avait déjà coûté cher à des camarades mais ce n'était pas à moi de le dire et tous le savaient.

Quelques équipages français passèrent sur des objectifs volant avec trois moteurs, c'était un risque que les commandants de bord pouvaient prendre de leur propre initiative. Si tout allait bien et que l'avion rentrait, le commandant de bord était proposé pour la *DFC* (*Distinguish Flying Cross*) s'il n'était pas le pilote, comme c'était le cas de plusieurs équipages français. Le pilote était également proposé pour la *DFC* s'il était officier, la *DFM* (*Medal*) s'il était sous-officier. Si l'avion ne revenait pas, on le portait manquant. Seuls les survivants, s'il y en avait, pourraient dire plus tard si ça valait bien la peine de prendre une telle décision...

Il faut que je précise que dans les forces françaises, le commandant de bord était l'officier le plus gradé, même s'il n'était pas le pilote. Dans la RAF, le pilote était toujours le chef de bord, quel que fut son grade. Chez nous, il y eut des cas malheureux où des officiers commandants d'avion perdirent la vie par devoir, après être restés auprès de leur pilote tué, blessé ou incapable de quitter sa place faisant ainsi preuve du plus bel esprit chevaleresque.

L'écrivain Jules ROY, relate dans son roman "*La vallée heureuse*", l'accident dont il fut victime au retour d'une mission. Au moment où son avion était au-dessus du terrain pour atterrir, il fut heurté par un autre avion, la visibilité étant nulle. Immédiatement, Jules ROY qui était commandant d'avion, bien que bombardier à bord, donna l'ordre d'évacuation qui fut exécuté dans le plus grand désordre ; l'adjudant-chef pilote hurlait qu'il tenait bien son avion et allait atterrir, ce qu'il fit, mais 4 membres de l'équipage avaient déjà sauté, et dans des conditions d'effolement telles que ce fut un miracle qu'il n'y eut pas 4 morts de plus à déplorer. L'autre avion s'écrasa, faisant 7 victimes.

On cite également le cas du capitaine BRACHET, navigateur chef de bord, qui était indemne après que l'obus eut blessé le pilote qui ne pouvait se dégager ; il fit sauter l'équipage, mais s'écrasa avec l'adjudant JOUZIER qu'il refusa de quitter. Il y en eut certainement d'autres.

On pourrait polémiquer longtemps sur cette question mais je salue bien bas les actes d'héroïsme lorsqu'ils sont aussi beaux. Qu'un commandant de bord reste le dernier dans un avion en perdition, je dis chapeau, c'est normal. Mais risquer sa vie et celle de son équipage pour lancer cinq tonnes de bombes en plus sur un objectif qui en reçoit déjà, entre mille huit cents et deux mille tonnes en vingt cinq minutes, n'est-ce pas prendre un risque inconsidéré et inutile ?

Donc, pour en revenir à notre mission, TERRIEN avait le choix : ou bien continuer, atteindre l'objectif sur trois moteurs, ou bien abandonner la mission, afin de ne pas risquer la vie de son équipage et la sienne. Il prit rapidement la décision de faire demi-tour ; c'était une sage décision. Il prouvait ainsi ses grandes qualités de cœur et de courage, car il en fallait pour préférer la sécurité aux honneurs et aux récompenses. Je suis sûr qu'il ne craignait pas le danger mais il savait que les actes spectaculaires ne valaient pas d'aller jusqu'au sacrifice total.

Alors, dans la zone réservée à cet effet, nous avions largué les bombes dans la mer et nous étions dirigés vers Woodbridge, terrain de secours, car le moteur arrêté nous privait en partie du système hydraulique pour sortir le train d'atterrissage. Le pilote secoua l'appareil, faisant des ressources pour faire descendre le train ; une lampe témoin restait rouge, la tour, alertée nous désigna la piste 3, qui était celle de *crash* une fois de plus. Nous étions prêts à atterrir sur le ventre, mais TERRIEN présenta l'avion en fort cabré, ce qui eut pour résultat de verrouiller l'atterrisseur au contact du sol, nous étions rassurés.

Dreiffeld au lieu d'Elvington

Le début de février fut dur sur le plan de la météo car il neigeait chaque nuit, mais dès que le soleil faisait son apparition, la neige fondait rapidement, ce qui soulageait bien les mécaniciens de piste qui n'avaient plus à balayer les ailes ni déneiger les fuselages et les empennages. Par contre, l'eau de la fonte s'incrustait partout et à l'intérieur des avions, l'atmosphère était très humide. Le 1^{er} février, nous étions sur les ordres pour aller bombarder Mayence, l'activité était intense et notre avion volait avec l'équipage STOLTZ sur le *J-Joke (Halifax III NR151 L8-J)*. Le décollage se fit normalement, le jour s'estompait et il recommençait à neiger mais la météo avait annoncé une sensible amélioration pour l'heure où les avions rentreraient.

À peine étions-nous à l'altitude de sécurité (500 pieds) que le pilote et moi aperçûmes de la fumée sortant de l'arrière du tableau de bord. TERRIEN continua la montée tandis que j'enlevai le capotage qui recouvrait les faisceaux de fils électriques d'alimentation des instruments de bord où l'odeur caractéristique de fils en courts-circuits s'échappait d'un faisceau. L'humidité avait pénétré à l'intérieur mais il n'était pas possible d'accéder à l'endroit d'où venait la fumée, cela devenait de plus en plus sérieux. La prudence était de rentrer à notre base après avoir interrompu la mission et je le communiquai à l'équipage en disant que j'allais couper le contact du circuit principal, nous privant ainsi des instruments de navigation, de contrôle des moteurs, de la radio, de l'éclairage, et du système de largage des bombes. MOSNIER nous amena au-dessus du point (*jet tison*) de largage en mer puis nous fîmes demi-tour. Les bombes larguées, MOSNIER donna le

cap. Chaque fois que je remettais le contact général, la fumée ressortait du tableau de bord ; j'avertis l'équipage que je ne rendrais du courant que pour appeler la tour.

Le sol, partout, était recouvert de neige et il serait très difficile, non seulement de reconnaître notre terrain, mais aussi de trouver un terrain, d'autant que la nuit arrivait. À la verticale, on vit une piste et des avions *Halifax* sur des *dispersals* mais nous ne savions pas trop où nous étions. TERRIEN tourna autour mais on ne reconnaissait pas Elvington. Il décida d'atterrir.

Nous étions à Dreiffield, non loin d'Elvington, assez déçus d'avoir une fois encore été obligés d'interrompre une mission. On nous logea dans un grand dortoir plein de lits de bois à double étages où il faisait froid. La pluie glacée remplaçait la neige et personne n'eut envie de chercher le mess pour y dîner, d'autant que nous avions eu un repas chaud avant le départ et que nous disposions de nos sandwichs auxquels, d'habitude nous ne touchions jamais et de nos thermos de thé. Tout en discutant entre nous, nous grignotons le pain de mie beurré de *spam*, ce fameux pâté dont personne ne put jamais dire de quoi il s'agissait, puis les œufs durs.

En restant habillés, on n'avait pas trop froid. Les gros pulls de la RAF, que l'on trouvait trop longs quand on les avait reçus, avaient ceci de bon, que repliés par le bas sur la poitrine, ils avaient ainsi double épaisseur. Les maillots de corps à manches longues et les caleçons longs furent appréciés aussi. Enfin, on s'allongea pour essayer de dormir un peu, avant que les avions de Dreiffield, partis en mission, ne reviennent se poser, accompagnés des bruits que nous connaissions bien sur notre base.

Deux heures après, je n'avais pas encore fermé les yeux. Sur le moment, je pensais que c'était dû au fait que j'avais avalé mes comprimés de caféine juste après le *briefing*, en prévision des cinq heures de vol de nuit que nous devions faire, mais en fait, c'était plutôt mon estomac qui me gênait. MOSNIER et DUGARDIN étaient déjà aux toilettes quand je m'y rendis et nous étions convaincus que les œufs que nous avions dégustés avaient été probablement préparés pour l'avant-dernière mission mais n'avaient certainement pas été pondus ce jour là...

La nuit avait été très bruyante, au retour des avions d'abord, puis avec la préparation d'une autre mission. Vers 6 heures du matin, alors que nous étions prêts à regagner notre base, j'étais assez mal en point, fiévreux, mal à la tête, frileux. On repartit sans instruments, vol à vue, basse altitude, jusqu'à Elvington où je me rendis directement à l'infirmerie. J'avais effectivement de la fièvre ; notre toubib, le capitaine CANTONI diagnostiqua une solide crise de foie et me prescrivit la diète pour la journée, me donnant du charbon et me conseillant de rester au lit. J'étais seul dans la chambre depuis que RABIER avait été descendu avec son équipage. Le lendemain, cela n'allait pas trop bien encore ; le surlendemain je me sentais moins mal et je me rendis au briefing météo. Dans la nuit du 4 au 5 février 1945, nous avons bombardé Bonn et sommes bien rentrés après un vol de 5 heures 55.

La mort de notre pilote au retour de Kamen.

Je me dirigeai vers les bureaux du groupe, avec TERRIEN qui s'y rendait également. Le temps s'était mis presque au beau et à 9 heures du matin, le soleil pompait l'humidité de la nuit. On sentait venir le redoux et nous étions restés dehors un moment, à parler de choses et d'autres. TERRIEN me demanda comment je me sentais et je répondis quelque chose comme : "Pas terrible"... Il me dit que j'avais une sale tête et qu'il aimerait mieux ne pas m'emmener pour la mission qui devait avoir lieu le soir. Je ne comprenais pas, il ne pouvait pas dire cela car personne ne savait si une mission était prévue avant qu'elle ne soit déclenchée par les annonces habituelles, ce qui n'était pas le cas. Il avait même précisé que ce serait loin, et donc, que ce serait long. Je le voyais venir. En général, personne ne souhaitait être remplacé à bord par quelqu'un d'autre, car il fallait alors rattraper le nombre de missions manquées avec un autre équipage. Ceux qui s'étaient trouvés dans ce cas n'en avaient pas gardé de bons souvenirs. En effet, il y avait des équipages où la cohésion nécessaire à bord n'avait jamais été parfaite ; nous avions l'habitude de travailler

ensemble, vite et correctement, alors qu'avec d'autres, il fallait réfléchir, hésiter... « Bref, ajouta TERRIEN, si CANTONI est d'accord, je le serai aussi » !



Il n'avait pas l'air pressé d'entrer au bureau du groupe et il se mit à évoquer sa vie privée. Il m'expliqua comment il avait pu faire libérer son frère, son détour par Nantes pour embrasser sa mère ; il me parla de Joan, sa fiancée anglaise et des jours que nous vivions... Je me souviens de ses paroles comme si je les avais entendues hier, tant par la suite j'y ai repensé. Je l'avais noté dans mon journal à l'époque et je me demande toujours pourquoi ce jour là il me confia ses pensées profondes et intimes... Enfin, il souriait : « Voyez-vous, nous avons une vie extraordinaire, je ne me vois pas, vieillard, peut-être gâteux, pissant au lit, à la charge de mes petits enfants... Alors, mourir en plein ciel, exploser peut-être, comme cet équipage que nous avons vu tous les deux, juste devant nous... ». Je ne disais rien. Je revoyais cette boule de feu soudaine, ce nuage noir dans lequel nous étions entrés, ces débris enflammés, peut-être des hommes tombant disloqués, déjà morts vers le sol hostile, et TERRIEN se tournant vers moi pour me signifier de ne rien dire...

Pressentiment ? Qui sait ? Il était croyant et sans jamais en parler, il allait à la messe, parfois sur la base. Peu de temps avant, à son retour de France, je l'avais vu communier un dimanche où nous étions de repos. Il faisait la guerre parce qu'il était de ces Français qui voulaient voir l'ennemi vaincu mais, il combattait sans haine, sans se livrer à des actes meurtriers inutiles. Pour lui, le bombardement des villes n'était acceptable qu'à partir du moment où les allemands installaient des usines en zones habitées mais encore fallait-il viser juste l'objectif, ce que nous nous efforcions de faire.

Le soir même, au retour de cette mission sur Kamen, dans la Rhur, mission que je n'avais pas faite à ses côtés, il trouvait cette mort dont il venait de me parler sans amertume ni anxiété aucune, aux commandes de son avion qu'il n'avait pu quitter à temps. Dans le livre *"Nuits de feu sur l'Allemagne"* de L. BOURGAIN, on trouve à la page 167, *"La mort héroïque du s/lieutenant TERRIEN"* par Simon W. PARRY, auteur anglais que je ne connais pas. L'article se conclut ainsi : « Les six survivants témoignèrent qu'en gardant si longtemps le contrôle de l'avion, TERRIEN leur avait manifestement sauvé la vie ».

Il était environ 10 heures du matin et j'avais donc été voir CANTONI. J'avais plus de 38° de fièvre, mal dans le côté droit, le foie, en un mot, je ne me sentais pas bien. Le toubib me donna quatre jours de repos, me recommandant de rester couché, le plus possible au chaud. TERRIEN mis au courant demanda un remplaçant. On désigna MAINGUEUX, un jeune sergent que j'avais connu à Marrakech. À midi, il était dirigé sur l'hôpital militaire mais il avait un trou assez gros sur un poumon ; on ne le revit pas et c'est MOLL qui n'avait plus d'équipage qui le remplaça dans l'équipage du commandant Noiraud. Ce fut donc l'adjudant PUTHIER, qui avait du retard dans son propre équipage, qui prit ma place dans le nôtre.



Dans la nuit du 3 au mars 1945, l'objectif était Kamen, centre industriel dans la Rhur. De mon lit, j'avais entendu partir les avions et m'étais endormi. Il devait être un peu plus de minuit, lorsque les haut-parleurs des couloirs et de l'extérieur, hurlèrent : « Attention, attention, bandits, bandits ! » C'était le code anglais pour prévenir d'une éventuelle attaque, (ce qui n'était jamais arrivé sur notre base). Puis, presque aussitôt, en français cette fois, « Attention, alerte confirmée, tout le monde aux abris immédiatement ! » Je me levai et sortis. Dehors, il faisait froid et ceux qui revenaient des abris disaient qu'il était inutile d'y aller, car ils étaient inaccessibles, noyés sous plus d'un mètre d'eau provenant de la fonte des neiges. Comme ils n'avaient jamais été utilisés, personne n'avait songé à les garder en état ; il n'y avait pas, non plus de DCA pour défendre la base, puisqu'au mois de mars 1945, le *Bomber-command* pouvait se vanter de n'avoir jamais eu à subir d'attaque allemande sur ses terrains depuis 1941, après ce qu'on a appelé "La bataille d'Angleterre".



Bombardement de Kamen

Dans le lointain, on entendait des explosions sourdes. Un avion assez rapide, tous feux éteints, fit plusieurs passages à basse altitude, tirant à la mitrailleuse lourde. On sut plus tard qu'il

avait largué sur les pistes des masses métalliques hérissées de pointes, destinées à crever les pneus des avions à l'atterrissage, ainsi que des cartouches explosives. Les haut-parleurs criaient sans cesse, en français seulement, « Éteignez toutes les lumières, restez aux abris ! » Près de notre bâtiment, nous restions contre les murs, assez éloignés de la tour de contrôle qui devait être la cible des attaquants. Le *black-out* était total. Soudain, une violente explosion retentit, suivie d'un départ d'incendie au nord du terrain, avec des cris dans la nuit... C'était un *JU 88* allemand qui, après avoir accroché le premier étage d'une villa en bordure de la route d'accès à la base, venait de s'écraser sur le terrain ; dans la maison, une femme civile et son enfant furent tués. Des trois Allemands de l'avion ennemi, un périt sur le coup, les deux autres, à l'infirmerie. Le médecin CANTONI et son lieutenant n'osaient pas les toucher car ils étaient vêtus de tenues de sorties, mais bardés sur tout le corps de grenades et d'explosifs.

Nos avions rentraient, tournant tous feux éteints autour du terrain complètement plongé dans l'obscurité. Un avion tenta d'atterrir, poursuivi par un chasseur de nuit allemand ; c'était celui du capitaine NOTELLE. Ordre lui fut donné d'aller se poser sur un terrain de secours à Long Manston, suivi d'un deuxième ordre impératif d'atterrir à Croft. Trop bas pour parachuter, ils subirent une deuxième attaque qui mit le feu à l'aile et aux deux moteurs droits. Le pilote décida alors d'atterrir sur le ventre, touchant le sol avant la piste, heurtant un arbre et glissant sur le ventre, mais à faible vitesse, ce qui fit que le chasseur, trop rapide, dût dégager sans pouvoir l'achever. L'équipage ayant pu sortir avant la deuxième attaque, NOTELLE et son mécanicien furent blessés et conduits à l'hôpital voisin.

Dans le ciel, au-dessus de nous, on voyait des traçantes, on entendait crépiter les mitrailleuses. Tous, du sol, vîmes un avion touché, une aile en feu, passer près du terrain. À la lueur de l'incendie, on distingua un, puis deux parachutes ; l'avion s'éloigna, disparut à nos yeux, puis un grand bruit... Et plus rien. ! Je ne savais pas alors que c'était l'équipage TERRIEN, le mien, avec PUTHIER, mon remplaçant, qui venait d'être abattu. L'alerte prit fin. Des ombres à vélos, fondaient aux nouvelles et je suivis le mouvement jusqu'au local du débriefing. Chacun voulait savoir... « Untel est-il rentré ? Est-il posé ailleurs ? »... Personne ne pouvait répondre. Les manquants pouvaient avoir atterri sur d'autres terrains ou bien être tombés au cours du bombardement ou dans la campagne anglaise, il fallait attendre...

Le lieutenant MOSNIER arriva, très excité ; il avait sauté le premier après que TERRIEN eut donné l'ordre d'évacuation, comme à l'exercice. DELAROCHE et DUNAND, les mitrailleurs, arrivèrent ensemble très agités. Puis DUGARDIN, gai comme d'habitude, seulement choqué ; il s'était fait mal en atterrissant car il n'avait bouclé qu'un seul mousqueton de son parachute, ce qui fit qu'il se présenta à terre, en porte-à-faux ; il était accompagné de PUTHIER, le mécanicien qui affirma qu'il avait vu MICHELON, le bombardier, disparaître par la trappe. PUTHIER, lui, ne plaisantait pas. Après avoir accroché une des boucles sur le harnais du pilote, comme le prescrivaient les consignes, il avait également sauté par la trappe. Il était pessimiste quant aux chances du pilote car l'avion tombait déjà quand il avait quitté le bord ; TERRIEN essayait alors de le maintenir en l'air le plus longtemps possible pour être sûr que tous pourraient se sauver. Quand MICHELON arriva enfin, on sut qu'il n'y avait plus d'espoir, notre pilote s'était écrasé avec l'avion. MICHELON était allé sur les lieux et l'avait vu mort. !

Le lendemain, c'était un dimanche, MOSNIER et MICHELON insistèrent pour que j'aille avec eux chez les SIMPSON pour avertir Joan. Très affectée, elle pleura beaucoup puis nous demanda de la tenir au courant de l'heure des obsèques de son fiancé. Le cimetière où l'on enterrait les aviateurs étrangers tombés en Angleterre, était situé à Harrogate, à une cinquantaine de kilomètres de York. Un car militaire nous y emmena. Le père MEURISSE, l'aumônier français qui s'occupait de nos âmes, accepta d'emmener Joan dans sa voiture. Elle déposa sur la terre de la tombe, sous la croix de bois, une énorme gerbe en forme de croix de Lorraine, en fleurs naturelles. MICHELON, MOSNIER, DELAROCHE et moi avions nous-mêmes descendu le cercueil de notre pilote dans une des nombreuses fosses ouvertes depuis la nuit fatale ; le père MEURISSE le bénit et nous repartîmes à Elvington, tristes et désespérés.

À Harrogate, il y avait foule car les *Intruders JU 88*, au nombre de 34, qui avaient pris part à l'attaque, avaient fait une véritable hécatombe parmi les bombardiers : en tout, 2 forteresses américaines, 1 *Mosquito*, 9 *Lancaster*, 39 *Halifax* abattus sur le territoire anglais, tandis que 7 avions allemands ne regagnèrent pas l'Allemagne.



La tombe du sous-lieutenant Jean TERRIEN au cimetière d'Harrogate où, (d'après le journal de Jean-Charles PUTHIER), il a été inhumé le 9 mars 1945

De nouveau, j'avais une très forte fièvre. CANTONI me dirigea deux jours plus tard sur l'hôpital militaire de la RAF situé lui aussi à Harrogate où je restai quinze jours. J'avais un ictère qui me fatigua beaucoup, et le moral très bas, naturellement. Quand je revins à Elvington, j'étais de nouveau isolé ; mon équipage survivant, sans pilote, fut dissous. Pour le moment, mes camarades étaient partis en permission, en Angleterre, en France, MOSNIER en Afrique du Nord ; j'avais prévenu ma petite famille qu'une fois encore j'avais échappé à la mort ! Etait-ce vraiment la "baraka" comme on disait, ou bien cette protection divine qui me suivait toujours ?

J'eus moi aussi, une permission de convalescence que je passai en partie à Blackpool, sur la côte est, une station estivale qui, en avril, et surtout en temps de guerre, ne présentait guère d'attrait. Je dormais beaucoup, mangeais peu, marchais au bord de la mer, me reposais. Avec toujours la même question dans la tête : « Qu'aurai-je fait de plus que PUTHIER si j'avais été à sa place ? » Rien de plus, certainement ; je le connaissais, il ne s'affolait pas, c'était un bon mécanicien, bon camarade. Il avait effectivement mis une des boucles du parachute au pilote avant de quitter l'avion puisque c'était le mécanicien qui accrochait le parachute à un mousqueton sur le harnais du pilote. On sut qu'il l'avait fait et que c'était lui qui avait quitté l'avion le dernier des survivants. Sans doute TERRIEN savait-il déjà qu'il allait mourir ce soir là ! Peu de pilotes ont pu se sauver d'avions *Halifax* en détresse. Or, il ne s'était pas écoulé plus de 40 secondes du premier au dernier saut ; c'était notre meilleur temps à l'entraînement, mais cette fois, c'était en l'air, à basse altitude, il faisait nuit, et une aile était en feu...

Finalement, j'allai à Londres, retrouver MOLL qui bénéficiait d'une permission de neuf jours après six semaines avec son nouvel équipage où il avait remplacé MAINGUEUX, écarté définitivement. Il avait dû s'imposer fermement pour faire lui-même des manœuvres de notre ressort, mais que le commandant NOIRAUD, pilote, avait l'habitude de faire à la place de son mécanicien : par exemple régler en vol le débit d'oxygène respirable par l'équipage (on disait que le jeune MAINGUEUX avait eu les poumons abîmés par l'excès d'oxygène, mais reste à prouver que c'était bien la raison). Toujours est-il que le commandant, doyen des navigants, manquait toujours de respiration en altitude et pour cette raison, il ouvrait et réglait lui même le robinet général des régulateurs d'oxygène, le plus souvent à fond à partir de 15 000 pieds, ce qui n'était pas recommandé ! »

Le témoignage de Roger MICHELON

Pour compléter le récit d'André LE GALL, voici le récit de Roger MICHELON qui était le bombardier dans l'équipage TERRIEN et participa à la dernière mission de son pilote. On y trouvera un récit détaillé de la mission du 3 mars 1945 sur Kamen, mais aussi un très intéressant rappel des risques encourus par les bombardiers de la RAF lors de leur retour vers leurs bases en raison du harcèlement des *Intruders* allemands. MICHELON évoque même la mort au combat d'aviateurs allemands ayant participé à l'opération *Gisela* qui entraîna la mort de TERRIEN .



André LE GALL



Roger MICHELON



LE GALL - TERRIEN - MICHELON - MOSNIER - DUGARDIN - DUNAND - DELAROCHE

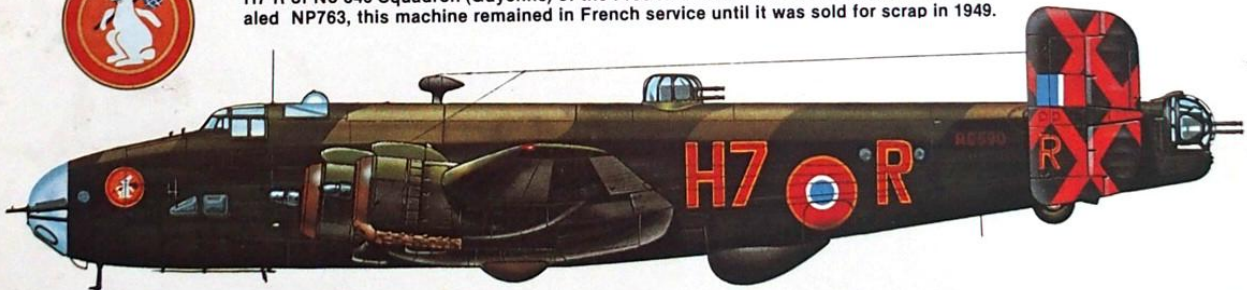
Un rude chemin à parcourir avant l'arrivée en Opérations

l'Avion et son équipage

Au moment où le "Bomber Command" accueillait les premiers Français, ses avions d'armes étaient formés des quadrimoteurs lourds "Avro LANCASTER" et Handley Page "HALIFAX". Le Stirling n'était plus utilisé que pour des missions très spéciales sur les territoires occupés. Quant au vieux "WELLINGTON", c'était devenu un parfait avion d'entraînement. La RAF décida que les Français voleraient sur Halifax et ce fut, au début, une déception. Plus rapide, montant plus haut, important plus de bombes volant plus longtemps, le "LANCASTER" avait toutes les faveurs. En fait, il n'y avait rien à regretter de "HALIFAX" Mark III, que les "saoudi" regardent très vite, était un remarquable avion aux performances très acceptables. Développant 7.200 H.P. au décollage - pour un poids de 32 tonnes, il pouvait voler 9h00 à 425 Km-h de croisière. Très maniable pour un avion aussi lourd, très sûr, et encaissant remarquablement la Flak, il était de plus relativement confortable et beaucoup plus aisé à évacuer que le "LANCASTER" - ce qui n'était nullement négligeable.



H7 R of No 346 Squadron (Guyenne) of the Free French Air Force. A Halifax B Mk VI serialled NP763, this machine remained in French service until it was sold for scrap in 1949.



L'équipage du Halifax comprenait 7 hommes : un pilote, un navigateur, un bombardier, second navigateur, un mécanicien, un radio, un mitrailleur supérieur et un mitrailleur de queue. Chacun de ces hommes, qui pouvait à tout moment assurer la survie des six autres ; ils étaient étroitement liés dans le travail et devant le danger. La veille des mitailleurs assurait une indispensable sécurité. Un avion sans radio était sourd et perdu, la moindre erreur dans le calcul des consommations et l'appareil tombait en panne de carburant. Un équipage égaré était un équipage perdu. Surtout en opération de nuit, la moindre faute conduisait à la catastrophe. Quel que soit son grade, la personnalité du Pilote dominait. C'est le Pilote qui pendant tout le vol avait en main la vie de l'équipage. Lorsque tout allait bien, il suivait strictement les ordres du navigateur, mais quand cela allait mal, lui et lui seul, pouvait juger et décider. C'est pourquoi dans les équipages britanniques, le Pilote était toujours le commandant d'avion.

Il n'y avait qu'un seul pilote à bord. C'était un gros risque que les Américains n'auraient jamais pris. Simplement, un membre de l'équipage choisi par le Pilote (en général le bombardier) était formé au Link-Tracker, et à la tenue de l'avion en vol pour pouvoir, si le pilote était indisponible, mais l'avion indemne, le ramener au dessus de l'Angleterre, le mettre en direction de la mer. Brancher le pilote automatique, et sauter avec ses compagnons. On imagine la précarité de cette solution sur laquelle la RAF ne devait se faire aucune illusion. Mais elle eut raison ; à la connaissance de l'auteur, jamais dans les bombardiers lourds un "Co-pilote" n'eut à intervenir⁽¹⁾

Les Lourds en Ecole

Les premiers à quitter West Kirby pour les Ecoles étaient les mécaniciens qui commençaient à S'ATHam, un pays de Galles, un long cycle d'entraînement avec stages en usines. On ne dit jamais autre que c'est du mécanicien d'abord que dépend la vie des navigateurs et la réussite de leur mission. Les mitailleurs rejoignaient ensuite la 8^e "Air Gunner School" à Evanston, en Ecosse, où ils accomplissaient toute leur formation. Déjà instruits dans l'Armée de l'Air Française, les radios faisaient un court séjour à Madley, dans le Pays de Galles avant de rejoindre les équipages en formation.

(1) Au "dourain" (sqn 342) par contre, un Bristol ayant été touché et le Pilote (L. Rousselot) ayant été blessé et étant évanoui c'est l'Observateur (L. Andlauer) qui ramena l'avion, mais c'était de jour, le D Boston n'étant pas le Halifax, et son poste observateur avait des commandes de secours.

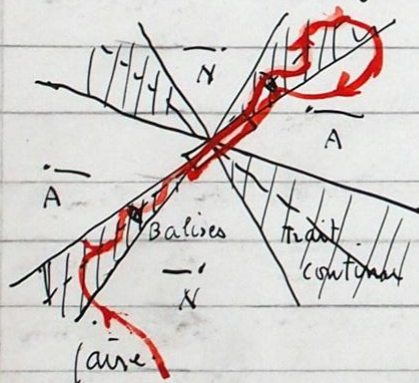


Pilotes, Navigateurs et Bombardiers considérés comme ayant déjà une certaine expérience étaient dispensés de la formation initiale donnée au Canada, pour accéder directement à l'entraînement "avancé" donné en Grande-Bretagne dans les "Advanced Flying Units" (A.F.U.)

À l'A.F.U. n°15 à Long-Newton, les pilotes après 15 jours de cours au sol et un entraînement progressif de jour et de nuit, très semblable à celui des Ecoles Françaises, affrontaient, pendant 3 semaines les honneurs du "STANDARD BEAM APPROACH" (S.B.A.) procédure

de pénétration et d'atterrissage par plafond bas en vigueur dans la R.A.F.

Deux faisceaux perpendiculaires, se croisant sur la piste d'atterrissage dont l'un était dans son axe, étaient matérialisés par des signaux radio-électriques émis du sol. L'écoute et l'interprétation de ces signaux permettait au pilote d'arriver, en suivant un faisceau, à la verticale de la piste (figurée par un cône de silence), puis toujours en se positionnant par rapport aux faisceaux, les distances de la piste étant données par les balises radio qui les jalonnaient, le pilote descendait par paliers tout en accomplissant un circuit compliqué, minuté, qui devait amener l'avion en position et à l'altitude d'approche face à la piste, il ne restait plus qu'à descendre à un taux préalablement fixé... jusqu'à ce que la piste apparaisse devant l'avion. Facile en théorie... en réalité très



difficile car le SBA exigeait en même temps qu'une précision absolue au pilotage aux instruments, une réaction extrêmement rapide aux situations critiques, une gymnastique constante de l'esprit, en même temps qu'il fallait garder un contact permanent en phonie avec le sol. Ce tout dans l'ambiance oppressante du vol dans les nuages mais après avoir maîtrisé le SBA, un pilote savait tout

C'est à l'"ADVANCED FLYING UNIT" n°10, près de Dumfries, charmante petite ville du Sud-Ouest de l'Ecosse qu'étaient instruits Navigateurs, bombardiers, puis radios.

En 15 jours de cours au sol, et 80 heures de vol ils devaient avoir assimilé les

techniques de navigation en vigueur dans la RAF, apprit à utiliser au mieux les moyens (radio ou autres) mis à sa disposition pour faire le point et tout particulièrement les Astres. Grâce à la mise au point par la R.A.F. de méthodes de calcul simples et rapides, la navigation astronomique était largement utilisée dans les bombardiers de nuit et son enseignement tenait une grande part dans l'instruction. Face à ces tâches ardues, le navigateur n'était pas tout à fait seul. Le bombardier dont l'entraînement, en tant que tel était très rapide et essentiellement pratique, devait pouvoir remplacer le navigateur en cas de nécessité et il était formé à cela. Il avait la responsabilité de la mise des Astres et il n'était pas aisé de mettre Deneb ou Arcturus dans la petite bulle du Sextant Mark IXA.

Progressant côte à côte, existant ensemble aux interminables, mais nécessaires réunions de préparation aux exercices en vol (les fameux "briefings"), volant ensemble, Recherchant ensemble dans les nuits rarement étoilées, les quelques étoiles qui allaient leur permettre d'effectuer les 150 visées exigées par l'instruction; Navigateur et bombardier, bientôt rejoints par les Radios, devaient constituer le noyau de l'équipage futur. Arrivés à Dumphries le 4 janvier 1944. Roger Michelin (Bombardier) et Roland Mosnier (Navigateur) devaient de s'unir. Né lui aussi en 1918. Roland Mosnier, ouvrier, fils d'instituteur, licencié es-Lettres, ex-militant des Jeunes Socialistes, avait en 1939 retrouvé le sens de la Patrie. FOR engagé en Maroc en code, il y fut démobilisé en Juin 40, y resta et y maria. Rappelé au service après le 8 Novembre 1942, réentraîné à Marrakech, il fut volontaire pour les Vols et rejoignit Zennada. Il fut un remarquable navigateur. Le radio fut le jeune Sergent Cloris Dugardin que Roger Michelin avait bien connu en AFN au Groupe de bombardement D/61, charmant garçon - plein d'humour, excellent violoniste, il était aussi un excellent radio.

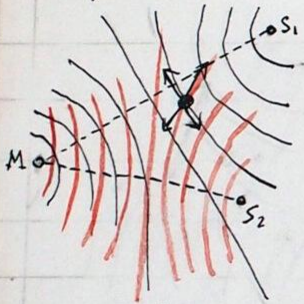
L'entraînement aux opérations - LOSSIEMOUTH

Le 14 Mars 1944, après quelques jours de congé à Edinburgh, le "Team" de navigation Mosnier, Michelin-Dugardin arrivait à l'OPERATIONAL TRAINING UNIT n°20 à Lossiemouth, au nord de l'Ecosse. En bordure de mer, sur la côte sabblouse qui s'étend d'Est en Ouest de Fraserburgh au Loch-Ness, près du port de pêche de Lossiemouth, la base ressemblait à West-Kirby mais l'immense piste bordée par une mer hostile et grise, les hangars sous le ciel bas, les rangées de "WELLINGTON" saubres et trapus, lui donnaient un aspect sévère.

A l'entrée, l'emblème de l'OTU n°20 et sa devise "TRAIN FOR TRIUMPH" indiquait bien qu'on avait fait la dans le "BOMBER COMMAND" pour apprendre à faire la guerre.

Pilotes et mitrailleurs étaient aussi arrivés, et l'équipage devait tout de suite se constituer, autour du "Team" de navigation, le "Team" Michelin. Mosnier ne connaissait personne, mais, au mess, le premier soir, Roger Michelin reconnut, parmi les pilotes, un ancien élève du lycée Clemenceau à Nantes, plus âgé que lui d'ailleurs et Mosnier étant d'accord, il se présenta à lui. Le S/Lt Jean Terrien était un très bel homme de 1,87m très distingué et inspirant la confiance et le respect, bien que très froid, voire même, au premier abord du moins, assez hautain. Il accepta aussitôt d'être le chef de l'équipage que rejoignirent deux jeunes mitrailleurs très sympathiques, le Sgt Delarochette et Dumant.

Tout commençait par trois semaines de cours au sol, un programme extrêmement chargé, axé essentiellement sur l'entraînement en équipage. Exercices de sécurité, d'évacuation en parachute, de sauvetage en mer (qui exigeait de sauter de cinq mètres de haut dans une piscine, revêtu d'une tenue de vol, trempée par le prédécesseur), instructions sur les techniques de masquage d'objectif, de bombardement, identification des amis ou ennemis. Le tout présenté par des films remarquables, initiation enfin au dernier ou de l'équipement de navigation des bombardiers. Trois de pla-bords "GEE" et "A.P.I.". Le système radio-électrique "GEE" consistait en un récepteur cathodique installé à bord des avions qui, en captant les signaux émis par les stations au sol, mesurait, par la différence des temps de réception, la distance entre une des stations dite "Mère" et chacune des deux autres dites "satellites". Ces différences situaient l'avion à l'intersection de deux des hyperboles centrées sur la station "Mère" d'une part et chacune des deux stations satellites d'autre part. Tracées à l'avance sur une carte, le point ainsi obtenu était d'une extrême précision mais les émissions au sol étaient très bruyées par l'ennemi. Quant à l'A.P.I. (Air Position Indicator) c'était un ordinateur qui, enregistrant les indications du compas et de l'indicateur de vitesse propre, en ressortait, à tout instant, la position "An" de l'avion en coordonnées, ce qui simplifiait considérablement la tâche du navigateur. Enfin, le travail "en équipage" était pour finir sans relâche au G.R.O.P. (Grand recconstitution of Operations) simulateur reconstituant grosso-modo les postes d'équipage. On pilote, navigateurs et bombardiers et radios "jouaient" l'exécution d'une mission à partir d'un itinéraire projeté devant eux sur un écran, tandis que la pendule de référence tournait deux fois plus vite que le temps normal.



teur cathodique installé à bord des avions qui, en captant les signaux émis par les stations au sol, mesurait, par la différence des temps de réception, la distance entre une des stations dite "Mère" et chacune des deux autres dites "satellites". Ces différences situaient l'avion à l'intersection de deux des hyperboles centrées sur la station "Mère" d'une part et chacune des deux stations satellites d'autre part. Tracées à l'avance sur

une carte, le point ainsi obtenu était d'une extrême précision mais les émissions au sol étaient très bruyées par l'ennemi. Quant à l'A.P.I. (Air Position Indicator) c'était un ordinateur qui, enregistrant les indications du compas et de l'indicateur de vitesse propre, en ressortait, à tout instant, la position "An" de l'avion en coordonnées, ce qui simplifiait considérablement la tâche du navigateur. Enfin, le travail "en équipage" était pour finir sans relâche au G.R.O.P. (Grand recconstitution of Operations) simulateur reconstituant grosso-modo les postes d'équipage. On pilote, navigateurs et bombardiers et radios "jouaient" l'exécution d'une mission à partir d'un itinéraire projeté devant eux sur un écran, tandis que la pendule de référence tournait deux fois plus vite que le temps normal.

À la fin de trois semaines et sous réserve d'avoir passé avec succès de multiples tests, commençait les vols. Après une rapide prise en main du "WELLINGTON" avion lourd et difficile et un vol de contrôle avec un moniteur britannique, l'équipage effectuait seul, dans une zone s'étendant des Orcades à l'Irlande et des

A l' "OPERATIONAL TRAINING UNIT n°20 - LOSSIEMOUTH -



Conférence préparatoire aux vols.
Le fameux "briefing"



Arrivée sur l'aéroport de stationnement
(L'Acquie - S. L. Daspert)



L'équipage du Capitaine Marchal



Enseignement sur la tourelle



C. a. d. C. Vigoureux - C. Le Tunisie, C. Venot
C. Le Guyenne, et Père Meunier - Alumnier



Exercice de sauvetage en mer
Le "DINGHY DRILL"

"Midlands" au Nord de l'Ecosse des vols de navigation de jour puis de nuit, presque aussi longs et aussi difficiles (au moins au plan aéronautique) que des vols d'opération. Précision de la navigation, recherches d'objectif sur l'estime, zaine et bombardements (petits ou sur cibles) suivant un horaire rigoureux et tout cela par des temps généralement épouvantables : plafonds bas, brouillard, girage intense, orages, pluie, vents très violents et très variables. Le Nord de l'Ecosse avait été parfaitement choisi pour former et aguerrir des équipages de bombardiers lourds. Après avoir surmonté toutes ces difficultés, ils avaient les nerfs solides, une parfaite confiance en eux et ils étaient prêts pour tout... ou ils avaient été éliminés. Il y avait évidemment beaucoup de casse. Deux équipages français furent perdus : l'un (C. Vandenaebelle) disparut en mer, l'autre (cap. Richard) écrasé au sol après avoir guiné. Le Bomber Command prenait de gros risques, mais il avait raison.

La formation était terminée. En AEU comme en O.T.U, elle avait été remarquablement conçue et exécutée. Les programmes étaient suivis avec une rigueur absolue. Tout exercice était, au préalable, expliqué à fond et n'était entrepris que si le précédent avait été parfaitement exécuté. Les instructeurs étaient très qualifiés. Mélangés, en cours, à leurs camarades britanniques traités exactement comme eux, confrontés à

un problème de langue, les Français s'en tiraient en général très bien. Bien qu'ils n'aient fait l'objet d'aucune indulgence particulière, l'ont échappé à l'élimination immédiate, et il y en eut fort peu. Ce succès des Français est dû, en grande ^{part}, à l'aide extrêmement bienveillante qu'ils trouvaient toujours auprès de leurs instructeurs britanniques, et il fallait le dire.

Le 25 Mar 1944, le S/L^T Terrien qui s'était avéré un pilote extrêmement sûr et un chef stricte et plein d'autorité, et son équipage, déclarés "apte" quittaient Portsmouth pour rejoindre le Yorkshire.

Dernière étape avant les opérations - RUFFORTH

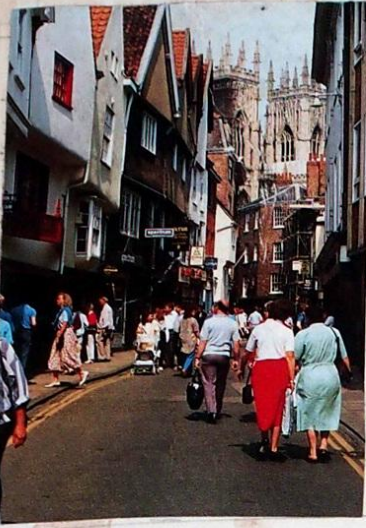
C'est le Yorkshire enfin. L'équipage est à pied d'œuvre... mais encore un peu de patience York, vieille citée évocatrice des temps prestigieux de la chevalerie, chantée par Walter Scott, York entourée de ses remparts du XIII^e siècle, dont les portes fortifiées richement décorées, en leur fronton, des blasons des Rois d'Angleterre, semblent résonner encore du cliquetis des brillantes caracolades se rendant au tournoi d'Asby ou s'affrontaient partisans de Jean sans Terre et de Richard Cœur de Lion, York dont les vieilles rues merveilleusement évoquent, la nuit, le fantôme d'Yvain, le poursuit, se rendant chez le juif Isaac, York dominée par les tours de sa splendide cathédrale gothique en le 24 Janvier 1328, Edouard III, Roi d'Angleterre, épousa Philippa de Hainaut, York en 1944 était toujours le témoin d'une chevalerie maintenant toute moderne celle-là. Dans un rayon de cinquante kilomètres autour de la ville, sur 16 des 68 bases aériennes de bombardiers lourds du Bomber Command étaient stationnés les 13 "Squadrons" du Groupe 4 et les 14 "Squadrons" du Groupe 6 du Bomber Command tous équipés de "Halifax"; Parmi ces bases, Elvington, affectée aux Groupes Français.



de Minster d'York

Les exigences de la planification de l'entraînement imposaient aux équipages venus de Portsmouth un séjour de près d'un mois dans un camp d'accueil de la RAF à Acaster Helles où après quelques cours théoriques ils ne firent rien... Enfin le 10 Juin 1944, Terrien et ses compagnons arrivaient au Centre de Transformation sur bombardiers lourds ("Heavy Conversion Unit") n° 1663 à RUFFORTH

La guerre était maintenant toute proche. En cas d'urgence le Bomber Command pouvait envoyer les avions des H.C.U. en opération (Cologne). L'équipage reçut tout d'abord son mécanicien et ce



fut aussi un Nantais, l'A.C. Le Gall, ancien élève de l'Ecole Professionnelle Rivet et Vétérain de la campagne de France. Le S/Lt Michelon, bombardier, avait été désigné par le Cdt d'aviation, dès l'été, pour faire fonction de Co-pilote, l'équipage était maintenant définitivement constitué.

Malgré sa puissance et sa masse imposante, le "Halifax" était léger aux commandes, très maniable et facile à piloter. Peu de séances d'entraînement "pilote" auxquelles seuls participaient co-pilote et mécanicien, deux grandes navigations une de jour, une de nuit, quelques bombardements sur cible, un exercice avec la chasse, 32 heures de vol, dont 10 de nuit et l'équipage Terrien déclaré "apte aux opérations" rejoignait le 20 Juillet 1944. La Base de la R.A.F. d'Elvington où il était affecté au groupe I/25 "TUNISIE" (347th Squadron) - 2nd Escadron alors com-

mandée par le Cdt. STOLTZ.

ELVINGTON, BASE D'OPERATION DES LOURDS

Située à 10 Kms de York, près du petit village d'Elvington, la Base qui depuis fin Mai 1944 avait reçu les premiers Français, avait, comme beaucoup d'autres été édifiée très sommairement pour les besoins de la guerre. Parfaitement équipée au plan technique, elle s'était beaucoup moins pour ce qui concernait l'accueil des personnels. Ceux-ci étaient logés dans des "sites" groupement de petites bâtisses ou deux dénivelés de tout confort, chauffés par des poêles à charbon fumant et puants, sans eau courante (il n'y avait de douches que dans un bâtiment spécial). La R.A.F. ne nous avait pas du tout habitués à cela. Seul le Mess, dans son impeccable décor, restait impeccable, sous ses deux toitures, il en était de même, bien entendu, de l'infirmerie, le "Sick quarter".

Les "sites", très isolés les uns des autres, étaient, pour des questions de sécurité, dispersés dans la nature au milieu de petits bois éparpillés et à des distances telles des centres vitaux de la base que l'usage de la bicyclette était indispensable. A part quelques personnels britanniques de liaison, il n'y avait à Elvington que des Français. Fait unique, une base aérienne de la R.A.F., fonctionnant au rigorisme de l'organisation et des règlements britanniques, était commandée par un officier Français qui avait également rang et prérogatives de Group Captain de la R.A.F. Comme tous les Français servant en Grande-Bretagne dans la R.A.F. les personnels bénéficiaient de tous les avantages de leur camarades britanniques: centres d'accueil, clubs - y compris pour les officiers, les plus fermes, cartes d'identité de la R.A.F., tickets de ravitaillement, transport gratuits

Les Anglais avaient aimablement proposé de gérer les "Mess et ordinaires" mais les Français avaient refusé avec hauteur, être nourri par des Anglais... Si moyennant quoi, on mangeait à Elvington beaucoup plus mal que sur toutes les bases de la RAF. Mais c'est un petit détail sans importance.

L'officier Fiancaux qui commandait à Elvington, fut, presque jusqu'à la fin des opérations, le Colonel Bailly, S. Gyprien, beau combattant du devant et de la campagne de France, amputé d'un pied, très distingué mais froid et distant, il fut odieusement calomnié. En fait, il repréenta très dignement la France au sein de la RAF. Malheureusement, rentré en France et promu à une très brillante carrière, il ne désintéressa complètement de ses anciens compagnons. Sans se livrer au moindre favoritisme, il eut pu, ayant atteint les sommets de la hiérarchie militaire, intervenir pour réparer de flagrantes injustices dont les "Vieux" soigneusement ignorés pendant les opérations, puis, très jaloux, quand tout danger fut écarté, furent victimes (citations, mesquines administratives... avancement... etc.). Il n'en fit rien, bien au contraire, et pour cela du moins, est fort critiquable.

Avec les Squadrons Britanniques 77, 102 et 405 stationnés à Poeklington, et Full Sutton, terrains voisins d'Elvington, les 346 et 347 formaient la "Base 42" du Groupe 4 du Bomber Command, placée sous les ordres de l'Air Commodore Walker, rescapé de l'époque héroïque des premiers grands raids sur l'Allemagne, il fut pour les Français, un chef respecté et resta jusqu'à sa mort en 1990, un ami fidèle avec lequel les "Vieux" ne cessèrent d'entretenir des liens d'étroite camaraderie. Le Groupe 4, PC à York, était alors commandé par l'Air Vice Marshall Carr. Comme on le voit l'intégration à la RAF était totale.

La Guerre

Le Bomber Command eut toujours, pour mission prioritaire jusqu'à la reddition de la Wehrmacht, la destruction du potentiel industriel et militaire ennemi. Cependant, au début de juin 1944 lorsque le débarquement allié en Normandie fut imminent, il dut consacrer une part importante de ses moyens à sa préparation, puis à son exécution : Destruction du réseau ferroviaire, des grandes gares de triage, de points fortifiés pour briser la résistance ennemie dans la zone du débarquement et empêcher d'y acheminer des renforts, attaques de concentrations ennemies, à moyenne et même basse



Le Sous-lieutenant Jean Terrien



l'Air Marshall Sir Augustus Walker
qui en 1944 et 1945 commandait la Base 42
et avait les Groupes Français sous son
commandement

altitude (ce pourquoi le Halifax n'était nullement conçu) Conjointement, alors que la bataille en Normandie
encore à ses débuts, faisait rage, les Allemands tentèrent une ultime diversion en envoyant sur l'Angleterre
les premiers "missiles", les fameuses bombes volantes V1, qui firent leur apparition dès le 12 Juin 1944, 9e.
danger était grand. Il appartenait à la chasse de détruire ces V1 en vol, mais il fallait enlever le mal
à sa source, anéantir les rampes de lancement au sol et les dépôts de ravitaillement échelonnés en
profondeur, à l'intérieur des territoires occupés du Nord de la France, de la Belgique et de la Hollande
La encore, le Bomber-Command dut intervenir en force, ce qui l'obligea à ralentir provisoirement
son offensive sur l'Allemagne.

C'est à ce moment là que les Groupes Français arrivèrent en opération et c'est à ces
missions qu'avec la plus grande partie du Bomber-Command, ils furent, tout d'abord, affectés
Dans la nuit du 1 au 2 Juin 1944, 12 avions du "Guyenne" effectuaient, sur une installation

commencé à la Ferme d'Uxelle, en Normandie, la première opération de guerre des "Lounds". Par la suite et jusqu'à la mi-Août 1944, soit pendant deux mois et demi environ, les "Lounds" furent envoyés principalement sur les territoires occupés et attaquèrent des concentrations de troupes et les voies de communication sur leurs aires immédiates, des rampes de lancement de des dépôts de V1 jusqu'à la libération complète du Nord de la France et de la Belgique.

Les "Lounds" participèrent directement aux opérations du débarquement. Le 6 Juin 1944, 3 avions du "Gyrene" attaquaient une batterie allemande à Grandcamp-Maisy, vers 3^h du matin, puis, à 8^h du soir, la gare de St Lo.

Le 7 Juillet, les deux groupes participaient à une action menée, en appui direct des Troupes alliées récemment engagées dans les faubourgs de Caen contre un ennemi supérieur en nombre et en matériel. qui, en huit minutes, fut érasé, cette action, menée à basse altitude, valut aux participants les félicitations des 1^{re} et 2^{de} Armées Alliées.

Au total, les "Lounds" exécutèrent sur les territoires occupés, 40 missions de jour et de nuit. C'est dans le cadre de ces opérations que, le 3 Août 1944, l'équipage du S/L-Tenier était engagé, pour la première fois sur un dépôt de V1, situé dans le bois de Cassan, près de la forêt de l'Île-Adam, au nord de Paris. Par la suite l'équipage effectua 7 missions de jour, sur les territoires occupés. Ces missions relativement courtes (3 à 4 heures) beaucoup plus "tactiques" que "stratégiques", n'étaient pas de tout repos. La "Flak" était dense au passage de la côte française, et autour des dépôts de V1. Les noeuds ferroviaires et les gares de triage étaient fortement protégées, en particulier Le Mans, les Antrains et Trappes ou la R.A.F. essuya de nuit, de lourdes pertes. Cependant ces dépenses, qui d'ailleurs, se justifiaient au fur et à mesure de l'avance alliée, auxquelles la Chasse, déjà concentrée sur le territoire du Reich, ne participait que très faiblement, étaient sans aucune commune mesure avec celles que les bombardiers devaient affronter sur l'Allemagne.

L'Allemagne

Bien qu'ayant dû affecter la plus grande partie de ses moyens aux actions évoquées précédemment le Bomber Command n'avait jamais interrompu son offensive sur le potentiel de guerre ennemi. C'est ainsi que dans la nuit du 24 au 25 Juillet 1944, les "Lounds" (six équipages du "Gyrene" et autant du "Tunisie") effectuaient leur première mission sur le territoire ennemi. Ils participaient avec 602 autres bombardiers de la R.A.F., au bombardement de STUTTGART. Les Français entraient enfin dans la guerre pour laquelle ils avaient été entraînés, en même temps qu'ils entraient dans l'ère des grands raids sur l'Allemagne. Dans la nuit du 16 au 17 Août 1944, l'équipage Tenier découvrait à son tour le ciel Allemand en attaquant avec 347 avions de la R.A.F., la grande base

navale Kiel, dans le Schleswig-Holstein. Cette mission initiatrice, qui leur ^{fit} affronter, de but en blanc, les terribles défenses de la "Kriegsmarine" laissa à Torrieu et à ses compagnons une profonde impression.

À partir du 17 Aout 1944, le Bomber Command put, à nouveau, se consacrer exclusivement à sa mission primordiale : la destruction de la machine de guerre ennemie. Jusqu'à la reddition de la Wehrmacht, chaque nuit, les usines de production de guerre, de carburant synthétique, les grands centres de communication, les ports de la Mer du Nord et de la Baltique, avec leurs chaînes de montage des sous-marins reçurent la visite des bombardiers.

La Ruhr, bien sûr, et la vallée du Rhin, en se trouvaient les plus fortes concentrations d'usines du Reich, mais aussi les grands centres industriels de Saxe, de Prusse, du Brandebourg, de Bavière, et même de Silésie, si éloignés qu'ils fussent, étaient attaqués sans relâche par des formations de centaines d'avions "Guyenne" et "Tunisie", attaquèrent 34 fois la Ruhr, ainsi que les villes de la vallée du Rhin, les plus puissamment défendues : Dusseldorf, Cologne, Worms, Coblentz, Bonn et d'autres ; ils allèrent sur Kiel et Hambourg et de nombreux autres objectifs en plein cœur de l'Allemagne, ils bombardèrent Hanovre, Magdebourg, Leipzig et Chemnitz, mais jamais ni Berlin, ni les ports de la Baltique, missions extrêmement longues (10

des missions du 347th Squadron
(Groupe "TUNISIE")

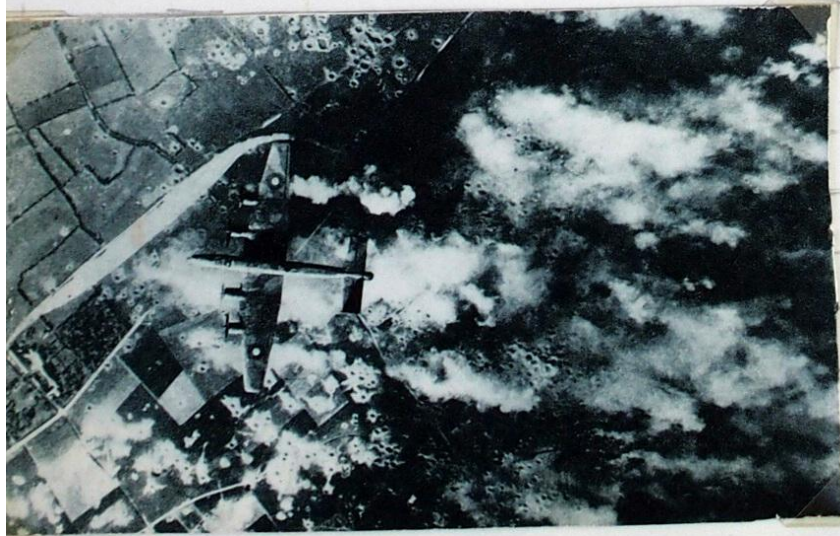


pour lesquelles le "HALIFAX" était trop court en carburant

Contrairement à des allégations mensongères émanant éventuellement d'anciens des "bombers" en mal de publicité (Jules Roy, bien entendu, voire le général Gallois), les objectifs des raids étaient essentiellement d'intérêt militaire. Les raids de "tonnerre", comme Dresde, furent exceptionnels et visant surtout Berlin. L'auteur de ces lignes ne se souvient pas d'avoir participé à aucune. Beaucoup de complexes de production étaient au milieu d'agglomérations, et il y eut malheureusement de très nombreuses victimes dans la population civile mais la guerre est une chose horrible et les Alliés n'avaient pas le choix : il fallait écraser le Nazisme. Mais donc les bonnes âmes s'attendent, longtemps après. Elles n'ont sans doute jamais entendu parler du camp de la mort et souhaiteraient peut-être



De nuit sur l'objectif : la "FLAK"



Mission de jour

qu'il y ait aujourd'hui un général à Brest et que leurs enfants défilent sur les Champs-Élysées ou pas de l'oise, portant tête de mort et croix gammée.

Le Bomber Command restait réservé les opérations de nuit, mais son chef, l'Air chief Marshall Harris, n'hésitait pas envoyer ses avions de jour sur des objectifs dont la proximité relative (Rhénanie) Allemagne du Nord) permettait une protection constante de la chasse. Sur 83 missions sur l'Allemagne, "Guyenne" et Tunisie" en firent 27 de jour.

Si dures qu'elles aient pu être, si impressionnant qu'il soit d'apercevoir de loin, le nuage noir épais et souvent très étendu du barrage de D.C.A dans lequel il va falloir entrer, les missions de jour semblaient aux équipages

infiniment moins difficiles et moins dangereuses que les missions de nuit, on ne pouvait même, en aucune façon, les comparer.

La grande mission de nuit

La "FLAK" tout d'abord, n'était pas moins dense ni moins précise que de jour, au contraire même, car, associée à des réseaux de projecteurs dont la puissance d'éclairage était encore grande à 10.000m et qui illuminaient littéralement le ciel sur les objectifs fortement défendus (et les "douds" n'en attaquaient pas d'autres). À bord d'un bombardier pris dans un projecteur, l'équipage était aveuglé, tous les sens se concentraient sur lui. Il était extrêmement difficile de sortir du faisceau mortel. D'ailleurs, pendant chaque nuit sur l'objectif, la visée, le bombardement, puis la prise de photo témoin, l'avion devait voler stable sans bouger 7 à 8 minutes... une éternité. La chance seule pouvait le sauver.

De jour, la chasse, très éprouvée en personnel par les terribles combats qu'elle menait depuis 1939, était moins active et semblait se concentrer, en ce début de second trimestre 1944, sur la défense des centres de production aéronautique les plus importants, généralement situés dans le Sud de l'Allemagne et en Autriche, contre les assauts des "Fortress" et des "Liberators" de la 8^e AIR FORCE Américaine. La chasse de nuit, par contre, répartie sur l'ensemble du territoire ennemi, mais plus particulièrement regroupée sur les côtes de la Mer du Nord et autour de la Rhur, équipée d'un excellent matériel et disposant encore, à la fin de la guerre, de près de 800 avions, constituait pour les "douds" une menace constante et terriblement redoutée. Ces chiffres parlent : sur 8000 bombardiers hitlériques abattus pendant toute la guerre, 5500 le furent par la chasse de nuit. Le plus terrible combat de nuit fut sur Nuremberg dans la nuit du 30 au 31 Mars 1944, pour 795 avions engagés, la RAF en perdit 106 par le fait de la chasse de nuit.

On peut aisément imaginer ce que pouvait être le risque de collision au sein d'une formation de plusieurs centaines d'appareils suivant, en aveugle, la même route, sur un itinéraire compliqué, comprenant de nombreux changements de cap, et d'altitude, convergent vers un même point : l'objectif même s'ils étaient, bien évidemment, échelonnés dans l'espace et dans le temps, suivant un programme extrêmement strict. Le risque matériel, ^{à l'atterrissage} présent du décollage était, pour l'équipage des bombardiers de nuit une hantise de tous les instants.

Les missions de nuit, réservées le plus souvent aux objectifs lointains suivant des itinéraires très tortueux pour tenter d'égarer la chasse ennemie, étaient, en général, beaucoup plus longues que les

missions de jour et duraient entre 5^h30 et 7^h00, parfois beaucoup plus longtemps. Lors que "Guyenne" et "Tunisie" attaquaient Leipzig et Chemnitz, certains équipages volaient 8^h30 (dont 5^h au dessus du territoire ennemi).

Huit heures trente pendant lesquelles les 7 membres de l'équipage, rivés à leur poste sous pratiquement pouvoir en brouillard, étaient soumis à une tension nerveuse effroyable, dont l'intensité, du décollage à l'atterrissage ne faiblissait pas. Quiconque ne l'a pas connue, ne peut concevoir la terrible épreuve, tant physique que morale, à laquelle les hommes des bombardiers lourds étaient soumis au cours d'un grand raid de nuit.

La BASE de la ROYAL AIR FORCE d'ELVINGTON.

Les Groupes Lourds Français "GUYENNE" et "TUNISIE". Sqdn 346 et 347 de la RAF en opérations

le HANDLEY PAGE "HALIFAX" III "FALSO K. KING"
et son équipage (Squadron 347)



le S/Lieutenant Michelon effectua une 2^e mission sur HAMBURG dans la nuit du 8 au 9 Mars 1945 avec l'équipage du C^{te} Schlegel (2^e Escadrille du TUNISIE) dont le bombardier était indisponible →

de "K", son équipage et son équipe technique de mécaniciens au sol. Le S/Lieutenant Le Gall, tombé malade, fut remplacé comme mécanicien de bord par l'Adjt Juthier à partir de la 20^{ème} mission



Sur la Base de la Royal Air Force d'Elvington
les "Younds" Français en opérations



"Vatutin" Mosnier et son "Balaklava"



Départ des équipages vers les avions



Roger Michelon



Le repos du Guerrier - La guerre n'avait rien enlevé aux Anglais de leur goût. Nombreux étaient les loisirs sur les Bases de la RAF. En Septembre 44, les Français en donnèrent une à Elvington qui fut célèbre dans tout le groupe 4 grâce à la décoration du Mess œuvre du Général (alors capitaine) Gallois, peintre et décorateur de beaucoup de talent, aidé de quelques assistants.



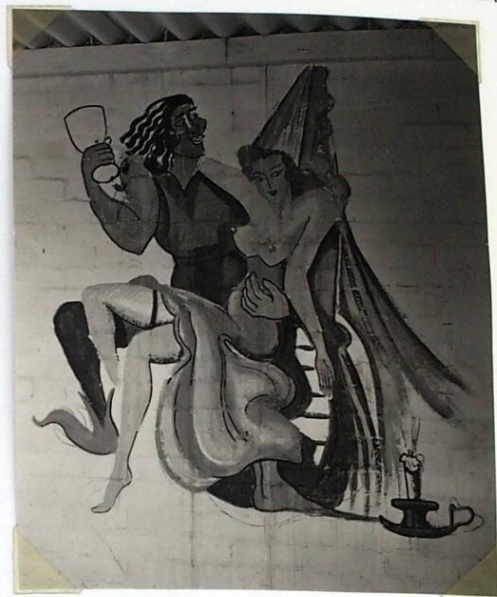
La salle de danse - - -



- - une guinguette Montmartroise



Le salon d'hiver



Improvisation Médievale du Lt Lac



Jules, le Padre, la Souris, le Boeuf et le Barbu "troués" à la gouache par le Lt Delenze, et le S/Lieutenant Michelin, et le Lt Lac

Le Sous-Lieutenant Jean TERRIEN, Pilote d'Avion au Groupe de Bombardement Land "TUNISIE"
 (347th Sqdn), mort pour la France en combat aérien sur l'Angleterre dans la nuit du 3 au 4 Mars 1945

Chevalier de la Légion d'Honneur
 à titre posthume

... cinq fois cité



Jean TERRIEN naquit le 21 Juin 1914 à Nantes, sa famille, fort honorablement connue tenait une horlogerie bijouterie. Il fit toutes ses études au lycée Clemenceau, entra à l'École de Pilotage d'Île-de-France en sortit premier de sa promotion à la déclaration de guerre. Le 10 Mai 1940 il fut affecté à un Groupe de Grande Reconnaissance en opérations et il effectua, aux commandes d'un Potez 63-11, 9 missions de guerre, toutes très difficiles et très dangereuses du fait de l'écrasante supériorité ennemie. Au cours de la 9^{ème}, durement touché par la "FLAK", il continua sa mission, ramena l'avion au terrain et obtint sa première citation :

"Sous-officier Pilote possédant les plus belles qualités de courage et de sang-froid tranquille faisant preuve d'une compréhension magnifique de son devoir :

Le 16 Juin 1940, son appareil gravement endommagé par la D.C.A ennemie (avec 174 éclats d'obus) a néanmoins poursuivi la mission de reconnaissance qui lui était prescrite à très basse altitude.

Par la suite, sans que les circonstances aient permis la remise en état de son avion, a réussi

7

a le ramener en Afrique du Nord, au moment du repli de son Escadrille "

En A.F.N. quand les Alliés débarquent, il suit le stage de formation des EOA à Marrakech et, nommé Sous-Lieutenant, il est volontaire pour les "groupes lourds". C'est à Fosse-mouth qu'il rencontre Roger Michélon et qu'ils unissent leurs destins.

La prestance et la distinction d'un grand seigneur, aussi fort physiquement que solide moralement, remarquable Pilote de guerre, dont le sang-froid et la maîtrise de soi sembleraient ignorer la peur, homme d'honneur et de devoir s'il en fut, homme de foi aussi, esthète --et même un peu philosophe, Jean TERRIEN, effectua aux commandes d'un "HALIFAX III" 28 opérations. C'est au retour de la 28^{ème} qu'il devait rencontrer la Mort. Il l'affronta avec le stoïcisme et l'abnégation d'un chrétien et d'un soldat dans des conditions que sa dernière citation, avec toute sa simplicité, relate parfaitement.

"Officier Pilote commandant d'Avion qui alliait aux plus grandes qualités professionnelles une haute valeur morale."

A accompli pendant la campagne 1939-1940 neuf missions de reconnaissance

Comme Pilote commandant d'Avion, a effectué 28 missions de jour et de nuit sur l'Allemagne

Dans la nuit du 3 au 4 Mars 1945, au retour d'un raid sur une usine de carburant synthétique, a eu son avion attaqué par un chasseur de nuit ennemi. Ses deux moteurs droits et le plan étant en feu, a réussi à conserver le contrôle de son appareil, en permettant ainsi l'évacuation dans les meilleures conditions.

Resté à son poste, s'est trouvé la mort dans l'accomplissement total de son devoir, après avoir sauvé, par le sacrifice de sa vie, celle des six membres de son équipage "

(Citation comportant l'attribution de la Croix de guerre avec palme et de la croix de Chevalier de la Légion d'Honneur à titre posthume)



Equipe du Commandant SIMON
disparu au cours d'une mission sur ESSEN le 23/10/44



Equipe du Capitaine BARON (GUYENNE)
abattu sur BOCHUM le 4 Novembre 1944

d' Equipage

2

347th Squadron
(Groupe "TUNISIE")



"B" Flight
(2^{ème} Escadrille)

Com. : Adjudant-Chef LE GALL (mcc. volant) - S^t L^t TERRIEN (Pilote C^{dt} d'avion) - S^t L^t MICHELON (Bombardier Copilote)
S^t E^t MOSNIER (Navigateur), S^t C DUGARDIN (radio) - S^t DUNAND (mitrailleur arrière), S^t DELAROCHE (mitrailleur Supérieur)
... et les missions qu'il effectua

N°	Date	Objectif	Durée	N° Total d'avions	N°	Date	Objectif	Durée	N° Total d'avions
1	3/8/44	Bois de Cassini (dépot de V2)	4 ^h 35	402	17	23/11/44	Dusseldorf	5 ^h 30	940
2	5/8/44	Forêt de Nieppe	3 ^h 55	108		4/11/44	Gelsenkirchen (Rhur)	4 ^h 35	519
3	6/8/44	Forêt de Nieppe	3 ^h 30	117		18/11/44	Münster	5 ^h 15	443
4	8/8/44	Fromental	3 ^h 40	16		17/12/44	Duisbourg (Rhur)	6 ^h 50	472
5	14/8/44	Tractable (troupe ennemie)	4 ^h 40	110		21/12/44	Cologne	5 ^h 55	125
6	16/8/44	Kiel (Base Navale)	5 ^h 10	114		24/12/44	Essen - Mulheim (Rhur)	5 ^h 05	157
7	18/8/44	Stekrade - Holten (Rhur)	4 ^h 45	215		29/12/44	Coblenz	5 ^h 40	192
8	31/8/44	Lumbrès (près S ^t Omer)	3 ^h 35	60		4/5/45	Bonn	6 ^h 00	218
9	12/9/44	Münster	4 ^h 45	120		7/8/45	Goch	6 ^h 05	464
10	17/9/44	Pts de résistance au Sud de Boulogne	3 ^h 05	762		13/12/45	Usine de Bohren (Leipzig)	7 ^h 30	324
11	26/9/44	Elvington - Bruxelles - Elvington	3 ^h 55			7/2/45	Wesel	6 ^h 00	155
12	27/9/44	"	3 ^h 50			21/22/2/45	Worms	7 ^h 00	330
13	29/9/44	"	3 ^h 40			23/2/45	Essen	5 ^h 20	323
14	2/10/44	"	3 ^h 35			24/2/45	Usine de Kamen (Dortmund)	6 ^h 05	316
15	7/10/44	Ceives	4 ^h 20	335		27/2/45	Gare de Mayence	7 ^h 05	435
16	30/31/10/44	Cologne	5 ^h 20	863		3/4/3/45	Usine de Kamen (Dortmund) (avion abattu au retour par chasseurs de nuit)	6 ^h 45	210

Le sous-lieutenant Jean TERRIEN et son équipage ont effectués **28 missions de guerre + 3 missions non comptabilisés** en raison de retours à la base pour problèmes techniques avant l'objectif. Les missions de ravitaillement ne comptent pas.

Quelques notes historiques établies par René BRIDEAU d'après les archives de guerre

1. Equipage de la mission du 3 au 4 mars 1945 sur Kamen en Allemagne avec les âges de chaque aviateur

Sous-lieutenant	TERRIEN	Jean	Pilote	30 ans	Tué
Lieutenant	MOSNIER	Rolland	Navigateur	26 ans	Rescapé
Sous-lieutenant	MICHELON	Roger	Bombardier	26 ans	Rescapé
Adjudant	PUTHIER	Jean-Charles	Mécanicien	31 ans	Rescapé
Sergent-chef	DUGARDIN	Clovis	Radio	23 ans	Rescapé
Sergent	DELAROCHE	Rémi	Mitrailleur-supérieur	24 ans	Rescapé
Sergent	DUNAND	André	Mitrailleur-arrière	23 ans	Rescapé

N'a pas participé à cette mission et remplacé par Jean-Charles PUTHIER

Adjudant-chef	LE GALL	André	Mécanicien	32 ans
---------------	---------	-------	------------	--------



L'adjudant-chef André LE GALL a effectué 20 missions puis est tombé malade. C'est l'adjudant Jean-Charles PUTHIER (affecté au 347 Squadron le 20 juin 1944 qui le remplacera pour effectuer les 8 dernières missions à partir du 7/8 février 1945 (Goch, Allemagne).

TERRIEN Jean, Marie, Bernard, Louis :

Né le 21 juin 1914 à Nantes (44000) et a été tué à 30 ans le 4 mars 1945 à Glebe Farm, Sutton-upon-Derwent près d'Elvington, Yorkshire. Il a été enterré le vendredi 9 mars 1945 dans le cimetière d'Harrogate, Yorkshire en présence de son équipage. Ce sont 4 membres de l'équipage, MICHELON, MOSNIER, DELAROCHE et LE GALL, qui ont descendus le cercueil en terre.

Le 31 janvier 1949, le sous-lieutenant Jean TERRIEN a été transféré en France dans le cimetière du Clion-sur-Mer près de Pornic (44210) où il repose aujourd'hui.

Son équipage par ordre alphabétique :

DELAROCHE Rémi :

Né le 30 avril 1920 à Le Quiou (22630) et décédé à 90 ans le 25 juillet 2010 à Dinan (22100). Il est enterré dans le cimetière de Le Quiou (22630).

DUGARDIN Clovis :

Né le 11 janvier 1922 à Libercourt (62820) et décédé à 52 ans le 30 mai 1974 à Paris (75013). Il est enterré dans le cimetière Druyes-les-Belles-Fontaines (89560).

DUNAND André, Louis, Joseph :

Né le 21 janvier 1922 à Aigueblanche (73260) et décédé à 66 ans le 19 octobre 1988 à Kogarah, New South Wales, Australie. Il est enterré dans le WORONORA Memorial Park Sutherland, Sutherland Shire, New South Wales, Australie.

LE GALL André, Joseph, Aimé :

Né le 22 décembre 1912 à Nantes (44000) et décédé à 100 ans le 20 octobre 2013 à l'Escarene (06440). Il est enterré dans le cimetière du Parc du Souvenir à Menton (06500).

MICHELON Roger, Etienne, Pierre :

Né le 17 novembre 1918 à Nantes (44000) et décédé à 93 ans le 4 novembre 2012 à Nantes (44000). Il est enterré dans le cimetière de Mesquer (44420).

MOSNIER Pierre Marius Rolland :

Né le 16 septembre 1918 à Saint Julien-Chapteuil (43260) et décédé à 51 ans le 9 juillet 1970 à Marseille (13000). Il est enterré dans le cimetière de Royat (63130).

PUTHIER Jean-Charles

Né le 4 février 1914 à Dracy-les-Couches (71490) et décédé à 52 ans le 9 juillet 1966 à Couches (71490). Il est enterré dans le cimetière de Couches (71490).

2. Quelques dates d'affectation

Jean TERRIEN et André LE GALL ont été affecté au *No. 1 P.D.C. (No. 1 Personnel Despatch Centre* à West Kirby dans le Cheshire) le 10 décembre 1943 et le reste de l'équipage le 6 novembre 1943. L'équipage complet a été affecté au *347 Squadron* le 26 juillet 1944. Jean-Charles PUTHIER a été affecté au *No. 1 P.D.C.* le 8 octobre 1943 et a rejoint le *347 Squadron* le 20 juin 1944.

3. Liste des *Halifax* piloté par le sous-lieutenant TERRIEN en missions de guerre (28 + 3) :

Halifax III LL557-J, LL557-L, LW470-K, NA576-P, MZ571-N, MZ697-K, NA515-K, NA606-L LL603-M, LL603-P, MZ986-S, NR151-J, NR235-O, NA680-K, PN167-Z, LL581-X.

Dans chaque *Squadron* les avions étaient codés par une lettre de A à Z sur le fuselage pour les identifier plus facilement en vol. Par exemple : J pour *Joke*, K pour *King*, L pour *Love*, O pour *Oboe*, P pour *Peter*, etc...

C'est ainsi que l'équipage du sous-lieutenant TERRIEN parle souvent d'un *Halifax* avec la lettre '**K**'. Le sous-lieutenant TERRIEN a piloté 4 *Halifax* portant la lettre '**K**' :

- MZ697 K : du 20/07/1944 au 31/08/1944 (Dommages irréparables).
- LW470 K : du 3/09/1944 au 15/10/1944 (Crash 28/04/1945).
- NA680 K : du 23/10/1944 au 07/12/1944 (Crash 04/03/1945).
- NA515 K : du 12/12/1944 au 25/03/1945 (Stocké).

4. Le Bilan du groupe *Tunisie* pour 10 mois d'opération

Le bilan du groupe *Tunisie* (*347 squadron* de la RAF) s'établit ainsi provisoirement:

Équipages abattus : 79% des effectifs initiaux

Membres d'équipages tués ou disparus : 48, 2% des effectifs initiaux.

6 157 heures de vol de guerre

4 110 tonnes de bombes lancées

1 145 sorties d'opérations dont 852 sur l'Allemagne

110 avions endommagés par la DCA.

7 par la chasse

19 avions non rentrés

81 tués ou disparus.

23 blessés.

20 prisonniers

La dernière mission du sous-lieutenant TERRIEN, par Roger MICHELON

La dernière mission du Sous-Lieutenant Terrien



Le 3 Mars 1945, à la tombée de la nuit, le Bombardier quadrimoteur HANDLER PAGE-HALIFAX III Falso O'BOE du Squadron 347 de la RAE (Groupe Français "TUNISIE") décollait de sa Base d'Elvington pour aller attaquer l'Allemagne. A son bord le S/Lt Jean Terrien, pilote chef d'Avion et son équipage accomplissaient leur 28^{ème} mission. L'objectif était l'usine de carburant synthétique de KAMEN à 30 milles à l'est de DORTMUND. La guerre touchait à sa fin. Les Alliés étaient en Hollande, sur les bords du Rhin, aux frontières de la Prusse et de la Silésie. Cependant, les défenses anti-aériennes du Reich étaient toujours aussi puissantes, l'efficacité de la Stak ne semblait pas entamée et la Chasse de Nuit, équipée du remarquable bimoteur JUNKER JU88 "G" se montrait toujours redoutable.

Le temps était assez clair, couvert à 3 ou 4/10. Avec une visibilité correcte au départ. L'aggravation attendue pour la fin de la nuit ne devait pas trop gêner le déroulement de la mission. La route qui contourne la RHUR et évite ses terribles défenses, la Stak ne devait être très forte que sur l'objectif. La chasse de nuit restait la grande inconnue. La menace qu'elle faisait peser n'était pas limitée au ciel Allemand. On pouvait très bien la rencontrer sur l'Angleterre. Dès Octobre 1940, la Luftwaffe avait attaqué des avions alliés chez eux près de leur base ou bien en se mêlant au "Stream" sur le chemin du retour, ou encore au moment du départ.

Malgré des résultats très prometteurs, les opérations d'"Interdors", ainsi qu'on appelait dans la A.E. ces visites indésirables, avaient toujours été, jusque là de peu d'importance et menées avec des moyens réduits. Poursuivie de façon sporadique jusqu'en octobre 1941, puis interrompues ^{un an} puis reprise en 1943, l'activité des "Interdors" ne s'était plus manifestée depuis juin 1944, et compte tenu des tâches écrasantes auxquelles la "Luftwaffe" avait à faire face, il semblait improbable qu'elle reprenne jamais, surtout en force.

Cet éventuel danger était cependant rappelé aux équipages avant chaque décollage et il leur était recommandé de ne jamais relâcher la veille à bord, tant que le vol n'était pas terminé c'est à dire si l'avion immobilisé sur son aile de stationnement, moteurs coulés... et encore.

Même en considérant ce risque, la mission ne s'annonçait pas particulièrement difficile tandis que le "0", enveloppé de nuit, volait vers son objectif. A bord, dans la pénombre qui attendait la faible lueur des Lampes bleues des postes d'équipage, le silence était absolu, égayé seulement par le roulement rassurant des quatre moteurs "HERCULES" de 1.600 HP chacun.

Le temps s'écoulait lentement, terriblement lentement. S'aller sur l'objectif semblait, comme toujours, interminable. Tandis que le "0" s'enfonçait plus avant en territoire ennemi, les sept camarades d'équipage sentaient monter en eux, dans cette obscurité pesante, oppressante, chargée d'inconnu et de menaces, l'angoisse que tous, certainement ont connue. Ils savaient que, tout à l'heure, sur l'objectif, traqués, éblouis par les projecteurs, environnés de tous côtés par les éclatements d'une "ELAK" aussi dense que précise, ils rencontreraient les plus grands dangers, mais ils savaient aussi qu'à tout instant, les guettait la mort imprévisible, insoupçonnable dans l'obscurité hostile. C'était le chasseur de nuit invisible, impossible à déceler, guidé vers sa victime par des radars d'une précision infallible qui surgissait soudain du néant quelques secondes à peine avant que sa terrible rafale ait transformé le bombardier en brasier. C'était l'avion ami, tout près de vous depuis longtemps et soudain, trop près, sans s'en douter, et dont la masse vous écrasait sans que rien ait pu être fait pour l'éviter. C'était la DCA enfin, toujours très dangereuse



RETOUR DE MISSION DE GUERRE, A L'AUBE

même en dehors des zones fortement défendues. Que faire pour atténuer ces risques mortels ? Si ce n'est : assurer une veille de tous les instants, épuisante surtout pour les deux mitrailleurs, respecter rigoureusement le plan et les éléments de vol : vitesse, altitude, taux de montée et de descente, effectuer enfin, une navigation d'une parfaite précision. Le respect absolu des horaires aux points tournants, fort nombreux dans ces opérations pour tenter d'égarer l'ennemi, était essentiel pour éviter les collisions.

Avec le "O", précédés de 21 "LANCASTER" et de 12 "Mosquito" chercheurs d'objectifs ("Pathfinders"), deux cent un bombardiers "HALIFAX", presque côte-à-côte, se dirigeaient, au engles, vers l'usine de carburant synthétique de KAMEN. L'objectif approchait et la route était jalonnée par les éclairs rouges de la "FLAK". C'était peu de choses, comparé à la Ruhr, dont on voyait, sur la droite, le ciel illuminé et des centaines de projecteurs perçant la nuit. Là aussi, comme à peu près chaque soir, la R.A.F. attaquait quelque centre important de la "Vallée Heureuse".

Les deux cent un bombardiers qui allaient détruire KAMEN, montèrent donc vers leur altitude d'attaque : 17 000 pieds, tandis qu'à bord de chacun d'eux, on larguait des multitudes de bandes de carton recouvertes de papier d'argent : les fameuses "WINDOW" qui, en principe, accrochant et perturbant les émissions des radars ennemis. Ce n'était plus totalement efficace, mais ce n'était complètement inutile. Bientôt allait apparaître, au loin, l'objectif balisé par les "marqueurs" largués des "Lancasters" ou "Mosquitos", "Pathfinders". Véritables bouquets de feux d'artifice qui tombaient en grappes vertes, rouges et oranges, au milieu des éclats rouge vif de la DCA et des

3 Les colonnes lumineuses des projecteurs, éblouissantes qui se balançaient lentement. Au sol rougeoi-
laient les fumées des incendies. Le ciel allemand, de nuit, offrait parfois un spectacle féérique. Alors l'angoisse
disparut et les sept membres de l'équipage se concentrèrent sur l'objet essentiel de la mission, sa seule
raison d'être : le bombardement.

L'usine de carburant synthétique de Kamen, qu'il fallait, ce soir-là, anéantir, fut enfin
aperçue. Au-dessus d'elle s'élevait une épaisse colonne de fumée qu'éclairaient les "marqueurs" de
Halifax prit son cap d'attaque. Le succès de la visée dépendait du parfait alignement de l'avion sur
l'objectif et du maintien rigoureux de cet alignement jusqu'au tir. Le "O" avançait droit sur les fumées
n'effectuant, aux ordres du bombardier, que de très faibles modifications de cap, entouré de tous côtés par
les éclatements de la "FLAK" tandis que, tout près, les longs faisceaux des projecteurs fouillaient le ciel
à sa recherche. C'était, sans aucun doute, le moment le plus impressionnant de la mission, car, quoi qu'il
arrivât, l'avion devait conserver sa ligne de vol, sous peine de dévier d'un pouce, tant que le bombardier
allongé dans le nez de l'avion n'aurait pas rendu sa liberté d'action au pilote quelques secondes
après l'annonce "bomber target". L'annonce vint enfin et le léger choc ressenti dans l'avion soudain
allégé de plusieurs milliers de livres, apporta à l'équipage son premier soulagement. Il fut de courte durée
car, presque aussitôt, le mitrailleur arrière, sergent Dimant, annonçait "bimotoeur dans la queue" et Terrien
effectua immédiatement, avec son habituelle maîtrise, cette évolution très difficile au pilotage aux
instruments, mais très efficace contre les attaques de chasseurs par l'arrière : le "Corkscrew" (Tire-bouchon)
suite de piqués et de ressourses avec changement de cap, extrêmement pénible pour l'équipage. Le
bimotoeur arrière ne tira pas, et on se demanda à bord du "O" s'il s'agissait bien d'un allemand...
ou d'un "Mosquito" d'accompagnement.

Le calme revint alors que la "FLAK" diminuait d'intensité au fur et à mesure que l'objectif
s'éloignait. Après avoir perdu très rapidement beaucoup d'altitude, toujours pour déjouer les radars en-
nemis, le "O" mit le cap à l'ouest en direction du Rhin qu'il devait franchir au sud de Dusseldorf
au-delà de sa puissante zone de défense. L'arrivée sur les territoires libérés était attendue avec une grande
impatience, la "FLAK" au moins n'y était plus à craindre.

Le vol se poursuivait sans incidents notables, quelques tirs de DCA éparpillés, mais pas de chasseurs
ce qui paraissait étrange. Voici, enfin le Rhin, dont la rive gauche déjà occupée par les troupes Alliées

Sauf instructions particulières, les avions devaient regagner leur base et le "O" n'ayant rien
rem, mit le cap sur Evington. A bord, la veille, on peut s'en douter, était assurée avec le plus grand
sérénité. Terrain avait ^{fait} prendre les positions de combat et mette les parachutes. La situation était très grave
car les boules de feu devenaient de plus en plus nombreuses. A peu près à la hauteur de Nottingham, un
bimoteur, parfaitement identifié cette fois comme étant un JU. 88, apparut derrière le "O". Grâce à
la vue remarquable des mitrailleurs, son attaque fut déjouée, il ne put même tirer mais il était
évident que l'activité de l'ennemi, loin de se ralentir, se développait encore. Il s'agissait bien, cette
fois, d'une opération de grande ampleur menée avec d'importants moyens.

Au fur et à mesure que le "O" avançait vers le Nord, la nuit semblait plus calme et
pourtant, les uns après les autres, les terrains s'éteignaient. Peu de temps avant d'arriver à Evington
dont il pouvait distinguer, de loin, le balisage encore allumé, l'équipage du "O" aperçut, à quelques
secondes d'intervalle, trois boules de feu dont une toute éphémère. Les "Intruders" étaient partants. Au
moment même où le "O" arrivait à proximité du terrain et appelait le contrôle, le balisage s'éteignit
fruits les rampes de piste semblaient clignoter un instant - pour disparaître enfin complètement.
Le Lt Pelissier du Squadron 347, venait de poser son "Halifax" dans ces conditions aérobatiques, tandis
qu'au moins un allemand tournait au dessus d'Evington. Le "O" en fut prévenu et reçut l'ordre de
s'éloigner au plus vite sur le cap. N.-N.-O. à 3000 pieds, en attendant d'autres instructions.

Le "O" venait de survoler la base et montait doucement vers l'altitude prescrite, lorsqu'il
fut secoué, dans un fracas terrifiant, par un choc d'une violence extrême et partit en embardée
sur la gauche, comme soulevé par une force insaisissable, tandis qu'une lumière aveuglante l'envahissait.
Il venait d'être touché aux canons de 13 mm de la tourelle supérieure d'un JU 88 G.

C'était l'attaque par dessus, tout redoublée, pratiquement imparable. La rafale ennemie
avait atteint le "O" dans le réservoir de l'aile droite qui s'enflamma immédiatement ainsi que les deux
moteurs droits. La voix calme de Tomen donna presque aussitôt l'ordre de sauter -

Touché à mort, le "O" répondait encore aux commandes, ses moteurs tournaient toujours, il
pouvait voler normalement quelques secondes, mais quelques secondes seulement, et c'est tout d'un laps
de temps extrêmement court dont disposait l'équipage pour quitter l'avion, son reserve qu'il soit
maintenu en ligne de vol. Après les commandes, plongés par le feu, cassant l'aile, cisailée par

un effet de chalumeau, se détachait et dans l'avion tombant à toute vitesse en tourbillonnant, il ne serait plus possible de briser. Terrien aurait pu, après avoir stabilisé l'avion, brancher le pilote automatique et tenter de sortir, mais il ne semble avoir pensé qu'au salut de ses camarades. Resté à son poste, sachant que chaque seconde écoulée signifiait sa perte, il s'accrocha aux commandes et maintint l'avion en ligne de vol longtemps. Très longtemps, au delà de tout ce qu'il était possible d'espérer. Pendant que, grâce à lui, ses six compagnons quittaient l'avion très rapidement et avec une extrême facilité. Lorsque le mitrailleur arrière, le sergent Dumont, sortit. Le dernier, l'avion s'engageait déjà en piqué. Le feu gagnait partout et Terrien, envahi de flammes, pilotait toujours désespérément. Son tour était fini, mais il avait sauvé son équipage.

Brutalement le "O" échappa à tout contrôle et entraîna son commandant vers l'abîme, tandis que six parachutistes s'élevaient au dessus de la campagne du Yorkshire. Une minute à peine s'était écoulée depuis l'attaque du chasseur ennemi.

Le "O" s'écrasa au sol près du village de Sutton-on-Derwent, non loin d'Elvington. On retrouva Terrien à son poste de pilotage, les mains tenaient encore les commandes, il n'avait pas brisé.

Trois quarts d'heure après que le "O" eut été abattu, un chasseur ennemi, mitailla les Hangars de la base d'Elvington à basse altitude, sans pratiquement causer de dégâts. Il voulut faire un second passage mais en voulant s'aligner sur la piste, il descendit si bas qu'il accrocha le mur d'une petite maison et s'écrasa sur la route de York à Elvington. Des débris de l'avion, on retrouva 4 corps; deux purent être identifiés: le mitrailleur: Feldwebel Gustav Schmidt, et le navigateur radariste: Feldwebel Hugo Böcker. On sut, par la suite, que le pilote était le "Hauptmann" Johann Dreher, commandant la 13^{ème} Escadrille de la 3^{ème} Escadre de Chasse de nuit, Chevalier de la Croix de Fer qu'il portait d'ailleurs sur lui. A l'origine, pilote de bombardement, il avait effectué 400 missions de guerre. Dreher fut-il le vainqueur du "O", dont aucun des équipages allemands rentrés à leur base ne revendiqua la destruction? C'est possible, mais ce n'est pas certain et d'ailleurs peu importe.

Le 10 Mars 1945, au Cimetière militaire d'Harrogate, près de York, devant un peloton de la Royal Air Force qui rendait les Hommages Funèbres et tandis qu'un "bugle" sonnait "Aux Morts" les Lieutenants Mosnier et Michelon, l'Adjudant Luthier, le Sergent-Chef Dugardin, les Sergents De Laroch

et Dumont, portèrent en terre, recouverts du Pavillon de la FRANCE, les restes mortels du Sous-Lieutenant Jean Terrien, leur chef, qui avait donné sa vie pour les sauver.

Le 11 Mars, au même Cimetière, le Hauptmann Johann Dreher et ses 3 compagnons étaient inhumés également avec les honneurs militaires et sous le Drapeau à Croix gammée. Ces Hommes avaient combattu, avec un grand courage, tout d'abord pour une cause qu'ils croyaient sans doute juste, puis pour la défense de leur sol natal. Ils étaient morts en aviateurs et en soldats. On ne saurait les confondre avec les ignobles bourreaux des camps de la Mort.



L'opération "GISELA"

L'Offensive des "Intruders" dans la nuit du 3 au 4 Mars 1945, fut, de très loin, la plus importante opération

de ce genre effectuée par la Luftwaffe.

Jusqu'alors, l'action des "Intruders" bien qu'ayant débuté très tôt, dès la fin de 1940, avait été très épisodique, de faible amplitude et semblait, depuis Juin 1944, malgré des succès très prometteurs, avoir totalement cessé.

En 1943 cependant, le Général-major Schmidt, commandant la Chasse de nuit Allemande avait proposé d'intensifier considérablement les attaques dans le ciel Britannique. A l'époque, Schmidt n'avait pas été suivi. Mais, en Octobre 1944, devant l'aggravation des bombardements sur l'Allemagne, il fut autorisé à reprendre son plan initial qui visait à engager les "Intruders" dans des opérations de grande envergure, menées avec de puissants moyens. Ce fut l'origine de l'opération "Gisela". Elle se voulait un "matraquage dévastateur" effectué par une force de "puissance inégale". Ce fut presque le cas.

Le 3 Mars 1945, à minuit, les premières vagues d'intruders, venant des 2^e, 3^e et 4^e

et 5^{ème} Escadres de chasse de nuit (Nachtjagengeschwader) pénétraient dans le ciel Britannique sur un vaste front allant de l'ESSEX au Yorkshire. D'après les archives de la Luftwaffe, 142 "JUNKER" JU 88 G participèrent à "Gisela". Ils causèrent à la R.A.F. de lourdes pertes. Sur 500 appareils alliés qui avaient pris l'air cette nuit là, 42 furent détruits dont 30 "Halifax III", 9 "Lancaster", 1 "Fortress volante" B.17 et deux "Mosquito".

On peut imaginer avec inquiétude ce qu'il serait advenu si des opérations similaires avaient été entreprises beaucoup plus tôt et menées à une cadence plus soutenue et l'effet dévastateur aurait été, en partie, atteint. Mais cela n'eut rien changé à l'issue de la guerre. De toute façon, il était trop tard et ce fut le chant du Cygne de la Luftwaffe déjà agonisante. Des pertes Allemandes fut d'ailleurs très élevées : 34 JU 88 G. furent détruits ou gravement endommagés dont beaucoup tombés en panne de carburant.

On ne peut cependant qu'admirer le moral de ces Aviateurs, qui, à deux mois de l'effondrement de leur pays et de la capitulation de leur Armée, étaient encore capables de telles actions.

Un "Halifax" avec un plan en feu (cas le plus fréquent après l'attaque d'un chasseur "par dessous" et sous réserve que ses commandes répondent et ses moteurs tournent encore (cas du "O") pouvait voler environ 40", s'il était bien tenu, avant que l'aile, cisailée par un effet de chalumeau, se détache. Tout l'équipage du "O" sauta en 20". On ne pouvait faire mieux pour donner au Pilote sa seule chance de survie, mais Terrien, obsédé par le salut de ses compagnons ne tenta pas de la saisir, bien que conformément aux règlements, le mécanicien lui eut accroché son parachute avant de le quitter...

ANNEXE Au souvenir de Terrien, l'auteur de ces lignes voudrait associer celui de 4 pilotes morts inconnus et tout de suite oubliés. Ils n'appartenaient pas au "Pilotes hors de pair" aux "figures particulièrement représentatives" ni aux "Grands noms de l'Aviation" et pourtant, le 24 Décembre 1944, sur ESSEN, le 5^{ème} Chef BAILLON, touché avant le bombardement - pilota l'avion en feu jusqu'à l'objectif, fit effectuer le bombardement, sauta l'équipage et se cassa à son poste, sur un faubourg de la ville. Le 5^{ème} VÉCLER engagé à 18 ans dans les IAFI, mourut aux commandes de son avion touché à mort par la BEAK après avoir sauvé tout son équipage. Le C^{te} LAUCOU abattu par un "mehdow" presque en même temps que Terrien, pilota lui aussi jusqu'à la mort mais trop bas, ne put sauver tout son équipage. Enfin le 1^{er} SOUCILLE, ancien condisciple de Roger Michelson, au lycée de NANTES, mort sur VORHS le 23.12.44

Elvington.

Dans son ouvrage "Nuits de feu sur l'Allemagne", Louis BOURGAIN, ancien pilote du groupe *Guyenne* fait figurer un de ses poèmes intitulé *Elvington*. En septembre 1993, aux côtés d'André Le GALL et d'autres aviateurs des groupes lourds venus honorer leurs compagnons disparus il prononça son poème devant le monument aux morts d'Elvington :

Elvington

Petit village anglais lointain et délaissé
Où l'horizon se borne au brouillard désolé
Où le vent sans arrêt parle de nostalgie
Où le ciel vous apprend la tristesse et l'ennui
Où l'avion qui décolle emmène dans la nuit
Des rêves éperdus de bonheur et de vie.

Elvington

Où notre vie se joue au nom qui sort de l'urne
Où j'ai vu la terreur de tes longs raids nocturnes
L'incendie et le feu, l'enfer des projecteurs,
La hargne des chasseurs, les visions rougeâtres
Où dans le soir, tout seul, j'ai senti mon cœur battre
Où j'ai appris comment on dominait la peur.

Elvington

Où tout me paraît triste comme est triste le Nord
Où partout semble vivre une ambiance de mort
Où nous partons dormir quand les autres se lèvent
Où d'affreux cauchemars envahissent nos rêves
Où les chambres se vident et les copains s'en vont
Où nous nous retrouvons et où nous nous comptons.

Elvington

Où pourtant j'ai plaisir à retrouver ma chambre
Où sans penser à rien, je dégourdis mes membres
Où j'oublie mes angoisses des longues randonnées
Où j'oublie que j'ai froid auprès d'une flambée
Où j'oublie l'oxygène en respirant à fond
L'air qui ne brûle pas la gorge et les poumons.

Elvington

Camarades partis et jamais revenus
Qui dormez maintenant en un sol inconnu
Vous étiez parmi nous, mais vous pouvez vous dire
Qu'on garde votre exemple et votre souvenir
Vous étiez parmi nous, vous y êtes encore
Car on n'oublie jamais ceux qu'on a vu partir.

Elvington

Où tous, sans exception, nous avons l'impression
D'avoir fait notre tâche et de l'avoir bien faite
Et nous en parlerons sans fièvre et sans passion ;
Peut-être seulement nous lèverons la tête.

Récit du lieutenant-colonel Max SUTOUR (20 novembre 2008)



À gauche : le sous lieutenant Jean TERRIEN
à droite le sous lieutenant Max SUTOUR

Mon camarade de promotion, le sous-lieutenant TERRIEN sur son avion "*O-OBOE*" du groupe *TUNISIE* a été abattu par un *JU 88 G*, chasseur de nuit. Mon camarade s'est sacrifié et a réussi à faire sauter son équipage en parachute. Voici le déroulement de cette mission.

Le 3 mars 1945, au début de l'après-midi, mon équipe est désignée pour exécuter cette mission. Notre *Halifax C. Charly* est disponible. Sur l'avant gauche de son fuselage, une cinquantaine de bombes blanches sont miniaturisées, indiquant le nombre de missions de guerre à l'actif de cet avion. Au-dessus, notre emblème : un forban qui décapite HITLER.

Nous assistons au briefing devant un grand panneau mural où figure l'itinéraire de la mission. Avec des punaises de différentes couleurs sont indiqués tous les points sensibles rencontrés (emplacement des batteries de DCA, terrains de stationnement des chasseurs de nuit, batteries de projecteurs, zones dangereuses à éviter...) Les divers horaires sont donnés : heures de décollage, de regroupement à la verticale du terrain et heure de bombardement. Le navigateur intègre tous ces renseignements pour établir son plan de vol.

Nous faisons partie d'une formation de 201 *Halifax*, 21 *Lancaster*, 12 *Mosquitos*. L'effort total du *Bomber Command* pour cette nuit est de 785 avions. Notre participation est la suivante : Groupe *GUYENNE* : 13 avions *Halifax III* ; Groupe *TUNISIE* : 13 avions *Halifax III*. Nous prenons l'air en sixième position. Chaque avion décollant à une minute d'intervalle, nous restons sur le circuit d'attente pendant vingt minutes avant de passer à l'ouest de Londres. Le soleil est bas sur l'horizon. Nous survolons une couche discontinue de cumulus. La visibilité est assez bonne. Provenant de différents aérodromes, d'autres avions se joignent à nous.

À la verticale de Reading, l'obscurité est totale. Selon les ordres donnés, nous allumons nos feux de route que nous éteignons au passage de la côte anglaise. Le navigateur donne le nouveau cap qui nous fait franchir la côte française au voisinage de Saint Valery-en-Caux. À 17.000 pieds, par temps calme, on a l'impression que notre avion est seul dans la nuit. Le ronronnement régulier des moteurs, la légère obscurité atténuée par l'éclairage des cadrans lumineux des appareils de vol abaissent le seuil de vigilance, mais nous revenons à la réalité lorsque notre avion, comme aspiré par un trou d'air, se met brusquement à vibrer : c'est un avion qui, volant trop près de nous, a perturbé notre passage.

Le Rhin franchi, le survol du territoire ennemi devient dangereux. À cadence régulière, le mécanicien lance les *Windows*, paillettes en papier métallisé, servant au brouillage de la réception radar. Leur efficacité est discutable mais rassure un peu les hommes. Dernier changement de cap pour contourner la Ruhr par le nord. Une fusée éclairante sur notre gauche se balance lentement en descendant : les chasseurs de nuit allemands ne sont pas loin !

En vue de l'objectif, le bombardier prend la direction des opérations. Par changements de caps successifs, l'avion se dirige vers l'objectif. Un véritable rideau de feu se dresse devant vous. Pouvons-nous le franchir sans encombre ? Une multitude d'avions suit la même route. Les *Pathfinders* chargés du

marquage de l'objectif, demandent de viser les fusées vertes (c'est dans la nuit du 16 au 17 janvier 1943, au cours d'une mission sur Berlin, que la *Pathfinder Force* utilisa pour la première fois des bombes de marquage d'objectifs, en général vertes ou rouges).

Bombes larguées, appareil photo enclenché, les 30 secondes supplémentaires sans changement de cap sont les plus dangereuses mais servent à photographier l'impact des bombes. Grand virage à gauche, en piqué, pour trouver une zone plus sûre et prendre le cap du retour. Le mitrailleur de queue signale le passage, loin derrière, d'un chasseur allemand. Vérification par le mécanicien du largage total des bombes. Nous perdons de l'altitude et franchissons la côte anglaise au voisinage de l'aérodrome de Woodbridge dont les très longues pistes d'atterrissage servent de refuges aux avions gravement endommagés. Les feux de position allumés, entourés de plusieurs avions suivant le même cap, le mécanicien fait le service en distribuant sandwiches et tasses de thé. La tranquillité de fin de mission est toute relative. La radio crache le message codé « *Bandits Bandits* » les chasseurs allemands nous suivent. Mitrailleurs, ouvrez l'oeil !

Elvington est en vue. La tour de contrôle signale deux avions en tour de piste. Atterrissage normal, regagnons le *dispersal* (aire de dispersion ou stationne notre avion). Dès notre arrivée, toutes les lumières s'éteignent. La nuit est noire. Les obus de la DCA protégeant notre terrain se mêlent au crépitement des canons et des mitrailleuses des chasseurs allemands. Une boule de feu, un grand bruit assourdissant, des rafales d'armes automatiques, un avion est abattu ! Six parachutes ouvrent leur corolle ! L'avion touché est un *Halifax* du groupe *TUNISIE* : pilote-chef de bord : le sous-lieutenant TERRIEN. Malgré son appareil en perdition presque incontrôlable, avec l'énergie du désespoir, maîtrisant la conduite de son avion, TERRIEN donne l'ordre à ses hommes de sauter en parachute. Jusqu'au dernier moment il tient d'une main ferme son *Halifax*, jusqu'à l'explosion au sol. Par son abnégation jusqu'au sacrifice de sa vie, il sauve son équipage.

Presque simultanément, le bombardier du capitaine NOTELLE est attaqué, en phase finale d'atterrissage. À 100 pieds du sol, plusieurs rafales de mitrailleuses touchent l'aile gauche de l'avion. Le feu embrase les deux moteurs. Déséquilibré, ingouvernable, l'appareil bascule sur sa gauche, l'aile touchant le sol, est arrachée par un sapin providentiel. Débarrassé de son aile en feu, il termine sa course en labourant le sol. Miraculeusement, aucun blessé !

Tous les avions retardataires se déroutent sur des aérodromes d'accueil. Les deux chasseurs allemands n'ayant plus de gibier, attaquent les installations techniques et cherchent en vain à détruire les appareils au sol. Tout à coup, en bordure du terrain, un coup de tonnerre, un éclair et une violente explosion : un chasseur ennemi volant trop bas percute le sol. Le calme revenu, nous nous dirigeons vers la salle de *debriefing* pour subir l'interrogatoire de l'officier de renseignements. Notre 35^{ème} mission de bombardement est terminée. Elle a duré 6 h 30 dont 5 h 15 de vol de nuit.

Dans la nuit du 3 Mars 1945, les pertes subies sont très lourdes pour le *Bomber Command* : 52 avions abattus ou portés manquants dont 39 *Halifax*, 9 *Lancaster*, 1 *Mosquito*. Malgré la perte par la *Lutwaffe* d'une quinzaine de chasseurs lors de leur atterrissage au-dessus de leurs terrains de Belgique et des Pays Bas, l'opération *Gisela*, nom de code donné par les Allemands à la mission envoyant un grand nombre de chasseurs de nuit au-dessus de l'Angleterre, a été pour eux un réel succès.

Sur le site <http://halifax346et347.canalblog.com/archives/2008/11/20/11447824.html>,

La dernière demeure du sous-lieutenant Jean TERRIEN au cimetière du Clion-sur-Mer (44)



Section C, N° 34

Parmi les 81 tués ou disparus au combat du groupe *Tunisie* (347 *squadron* de la RAF), le sous-lieutenant Jean TERRIEN dont la tombe se trouve désormais au cimetière du Clion-sur-Mer (44)

UNE CÉRÉMONIE AU CLION-SUR-MER

Les camarades de Jean Terrien se souviennent

Le sous-lieutenant Jean Terrien est né le 21 juin 1914, à Nantes. Une étude en médecine, présentant la guerre toute proche, il s'engage dans l'Armée de l'Air, où il participe à la chasse et la grande reconnaissance. Dès la campagne de France, il effectue plusieurs missions, parfois très loin à l'intérieur des lignes. Après la débâcle, il parvient à passer en Afrique du Nord. Au moment du repli de son escadron, il est à Marrakech lors du débarquement anglo-américain du 8 novembre 1942. Promu sous-lieutenant, il se porte immédiatement volontaire pour les groupes lourds. Avec son équipage, il rejoint la base d'Elvington, en Grande-Bretagne. Ce sera, le 2 août 1944, l'endroit de départ de la première d'une longue série de missions de guerre en territoire ennemi.

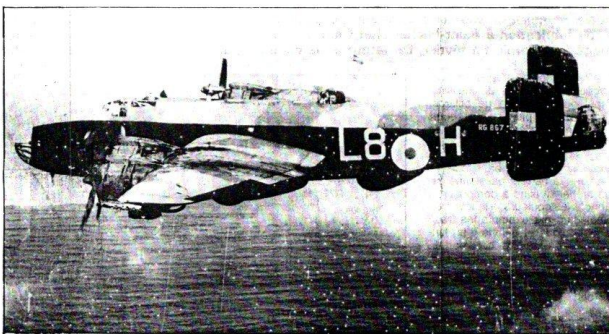
Parmi ceux qui l'ont connu, Jean Terrien a laissé l'image d'un homme attaché à son équipage, veillant à sa cohésion, conscient de son rôle de formateur, n'oubliant jamais que la survie dépend de la rapidité avec laquelle les manœuvres sont prévues et exécutées. Si bien qu'il ne songera même pas à partir en mission le 31 janvier 1945, au terme de sa 25ème mission et conformément aux règlements en vigueur, les Britanniques l'informèrent qu'il ne retournerait dans ses foyers. Cette décision courroucée lui coûta la vie.

La dernière mission

Cette dernière mission, son bombardier Roger Michelin, la raconte dans le livre très documenté de Jules Bourgain. La victoire après effort : Nous sommes donc le 3 mars 1945. Le quadrimoteur Halifax, Page Halifax III OBOE "O" quitte la base d'Elvington, au sein d'une formation de 234 avions. L'objectif : une usine de pétrole synthétique implantée près de Dortmund, en terre allemande. L'équipage se compose de sept hommes, dont les ordres de Terrien...

C'est au retour de cette mission éreinte et couronnée de succès, que les tirs anti-aériens et les

Le 3 mars 1945 disparaissait Jean Terrien, héros de l'épopée du Groupe Lourd et Tunisie, abattu en vol alors qu'il revenait d'une mission au-dessus de l'Allemagne. Le 4 mars prochain, Pornic rendra hommage à ce grand aviateur et soldat, familier de la Joselière, dont le corps repose depuis cinquante ans dans le cimetière du Clion-sur-Mer.



Un Halifax identique à celui piloté par Jean Terrien

avions ennemis, que s'achèvera l'épopée du lieutenant. Après avoir survolé la Belgique et les côtes françaises, l'équipage voit briller les feux de balisage d'un des nombreux terrains du "porte-avions Angleterre". Mais c'est compter sans les "intruders", ces chasseurs ennemis introduits au-dessus du territoire britannique et qui mènent ce jour-là une opération de grande ampleur. Les rafales des avions allemands encadrent l'appareil. A bord du "O", les positions de combat sont prises, les parachutes sont mis. Alors que l'équipage arrive en vue du terrain d'Elvington, le balisage s'éteint, les rampes de piste disparaissent. L'appareil reçoit de la base l'ordre de s'éloigner le plus vite possible. Les "intruders" sont là. L'avion reprend de l'altitude, lorsque un choc d'une violence extrême se produit : il vient d'être tiré au canon de 13 mm, de la tour de la supériorité d'un II R A C.

Voici comment Roger Michelin raconte la fin de cette tragédie : "Touché à mort, le "O" répondait encore aux commandes, ses moteurs tournaient toujours et il pouvait voler normalement, une minute au maximum et c'est de ce laps de temps extrêmement court dont disposait l'équipage pour quitter l'avion. Encore fallait-il qu'il soit fermement piloté et reste en ligne de vol. Terrien aurait pu brancher le pilote automatique et sauter, mais il semble n'avoir pensé qu'au salut de ses six camarades. Resté à son poste, sachant que chaque seconde écoulée précipitait sa perte, il s'accrocha aux commandes et maintint l'avion en ligne de vol longtemps, très longtemps, au-delà de tout ce qu'il était possible d'espérer, pendant que, grâce à lui, ses six compagnons sortaient de l'avion avec une remarquable facilité. Lorsque le sergent Dunand, mitrailleur arrière, sortit du dernier

l'avion était déjà engagé en piqué. Le feu gagnait partout et Terrien, environné de flammes, pilotait toujours désespérément. Pour lui, tout était fini, mais il était sûr maintenant d'avoir sauvé son équipage. Le "O" s'écrasa près du village de Sutton-on-Derwent, non loin d'Elvington. On retrouva Terrien à son poste de pilotage, les mains tenant encore les commandes : il n'avait pas bougé".

Le sous-lieutenant Terrien fut enterré le 10 mars au cimetière militaire d'Harrogate. Son comportement exemplaire lui vaudra la Légion d'honneur et une citation à l'ordre de l'Armée. A la fin de la guerre, son corps sera rapatrié en France, pour reposer au Clion-sur-Mer, où ses parents possédaient une maison et où une rue de la Joselière porte désormais son nom. C'est là qu'un juste hommage lui sera rendu le 4 mars.

GROUPES LOURDS GUYENNE ET TUNISIE

On ne sait pas toujours que, parmi les avions qui quittaient quotidiennement l'Angleterre pour aller livrer bataille dans le ciel d'Allemagne, figuraient des quadrimoteurs aux couleurs tricolores, ceux des groupes Guyenne et Tunisie. Pendant onze mois, de juin 1944 à mai 1945, engagés dans le cadre de l'aviation de bombardement britannique (le Bomber Command de la Royal Air Force), ils effectuèrent de nombreuses et périlleuses missions, qui contribuèrent largement à la destruction du potentiel militaire et industriel ennemi et donc à la victoire finale. Près de la moitié de ces hommes exceptionnels y trouvèrent la mort. Parmi eux, figurait le sous-lieutenant Jean Terrien. Le 4 mars, on ne manquera pas d'associer au souvenir de l'illustre Clionnais, celui d'un autre membre du Groupe Tunisie, familier quant à lui de St-Michel-Chef-Chef, le lieutenant Henri Delaunay, qui nous a quitté il y a tout juste trente ans.



Le sous-lieutenant Jean Terrien

En mars 1995 au Clion-sur-Mer, ses camarades se souviennent
Il existe désormais une rue Jean TERRIEN au Clion-sur-Mer (quartier de la Joselière)

Quelques archives collectées par René BRIDEAU concernant la dernière mission sur Kamen (*National Archives UK*)

La nuit du 3 au 4 mars 1945, lors de la mission sur Kamen (*Synthetic Oil Plant*), 234 avions décollèrent de différentes bases en Angleterre et 221 largueront leurs bombes sur l'objectif. TERRIEN a décollé à 18 h 18 d'Elvington et a largué ses bombes sur Kamen à 22 h 06.

Aucun avion ne sera abattu au-dessus de Kamen mais 7 sur l'aqueduc de Ladbergen (5 Lancaster I et 2 Lancaster III) et 1 bombardier en support (1 Mosquito).

Mais, plus important, au retour, lors de 27 attaques de bases aériennes de la RAF et de 43 attaques de bombardiers au-dessus de l'Angleterre, 19 bombardiers seront abattus par les *Intruders* au-dessus de l'Angleterre : « **19 of our bombers were brought down by intruders over this country** ».

Sur les 13 bombardiers du 347 Squadron en mission la nuit du 3 au 4 mars 1944, 2 bombardiers ont été abattus par les *Intruders* : pilotes LAUCOU et TERRIEN.

Mission sur Kamen – Nuit du 3 au 4 mars 1945 – 234 avions

No. 4 Group

<i>Squadron</i>	<i>Avions</i>	<i>Nb Avions</i>	<i>Notes</i>
10	Halifax III	22	RAF
51	Halifax III	15	RAF
76	Halifax III	20	RAF
77	Halifax III	15	RAF
78	Halifax III	19	RAF
102	Halifax VI	18	RAF
158	Halifax III	19	RAF FAF
346	Halifax III	13	French Air Force
347	Halifax III	13	French Air Force (FAF) RAAF
466	Halifax III	17	Royal Australian Air Force
578	Halifax III	15	RAF
640	Halifax III	15	RAF

TOTAL Group 4 : 201 avions

No. 8 Group – Pathfinders

35	Lancaster I et III	8	RAF
105	Mosquito IX et XVI	6	RAF
109	Mosquito XVI	6	RAF
582	Lancaster III	13	RAF

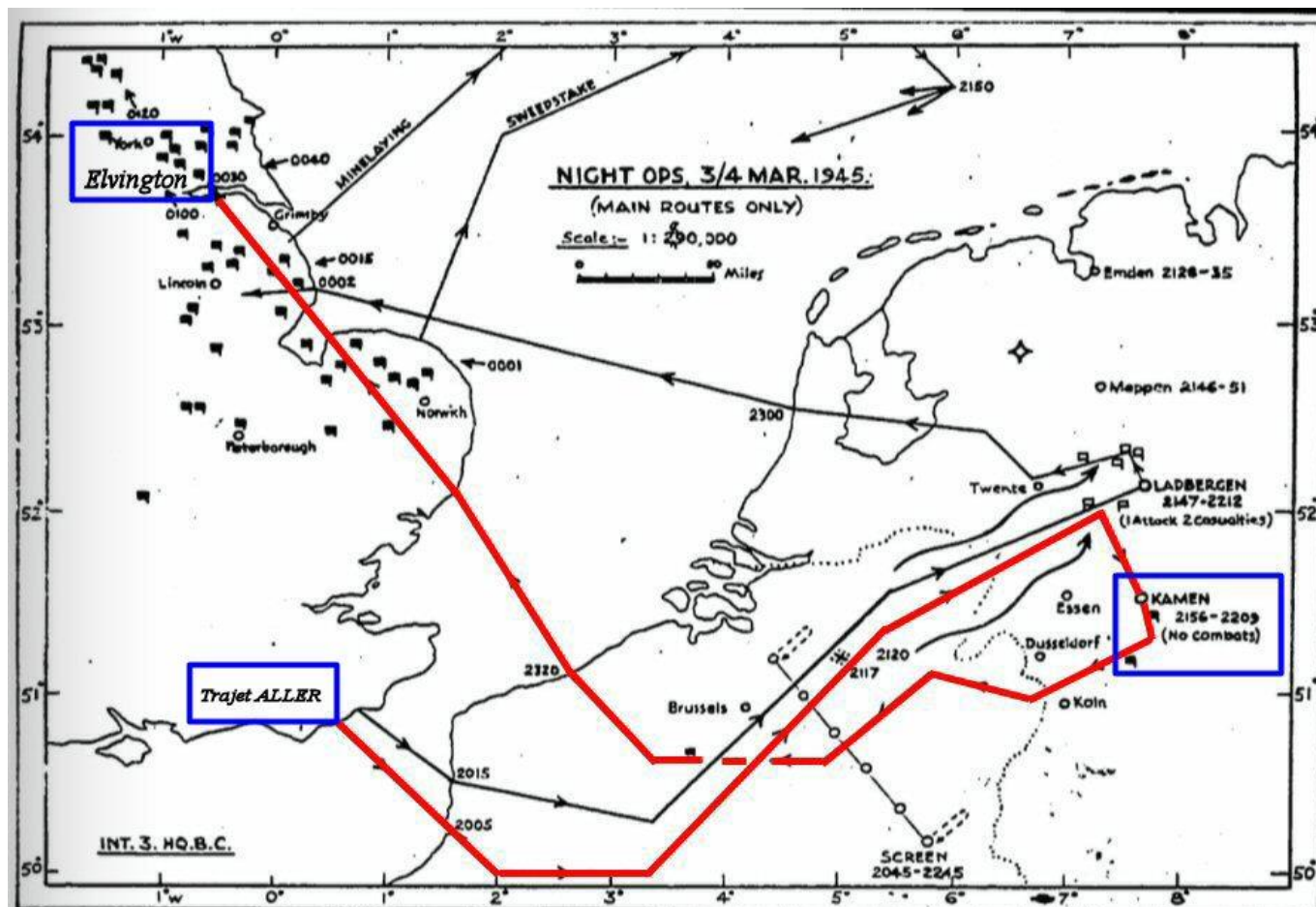
TOTAL Group 8 : 33 avions

Liste des 25 tués de la mission sur Kamen (classés par *Squadrons*)

Name	Rank	Service	Age	Sqdn	Halifax
BRADSHAW, Ernest William	F/S	752204	27	10	HX332 ZA-V
FIELD, Peter Harold	F/S	1390891	22	10	HX332 ZA-V
FINCH, Cecil Harry	Sgt	1877705	37	10	HX332 ZA-V
LAFFOLEY, John Gifford	F/L	J/26398	22	10	HX332 ZA-V
THORNDYCRAFT, Leonard Alfred	P/O	J/92417	23	10	HX332 ZA-V
MALTBY, William Thomas	P/O	J/93797	19	76	NA584 MP-E
DENT, John Joseph	Sgt	3041986	20	158	PN437 NP-X
FARROW, Edward Anthony	Sgt	3005547	19	158	PN437 NP-X
HARRIS, Douglas John	F/O	154392	21	158	PN437 NP-X
HOULDEY, Robert Henry	F/S	1586441	21	158	PN437 NP-X
MIDDLETON, John Wilfred	F/S	1254118		158	PN437 NP-X
MUIR, Cyril John	P/O	186969	21	158	PN437 NP-X
ROGERS, Christopher Alan	F/L	150123	22	158	PN437 NP-X
LAUCOU, Pierre Jean	Cne	2494	29	347	NA680 L8-H
LE MASSON, Pierre	Sgt	945	25	347	NA680 L8-H
TERRIEN, Jean Marie	Ss/Lt	479	30	347	NR235 L8-O
DIXON, Gregory Wills	F/S	428968	21	466	NR179 HD-C
JOHNSON, Roger Robert	F/S	437965	24	466	NR179 HD-C
SHELTON, Allan Percy	F/O	428602	21	466	NR179 HD-C
WELSH, Walter Edward	Sgt	1606174	20	466	NR179 HD-C
COX, Cecil Edward	F/S	515112	32	640	NP931 C8-J
KNOWLES, Edward Ronald	F/S	1316280	23	640	NP931 C8-J
LAW, John Henry	F/S	1811071	20	640	NP931 C8-J
MANTON, Paul Blake	P/O	432335	22	640	NP931 C8-J
STOCKER, Kenneth Frank	F/S	1804761		640	NP931 C8-J

**Les 13 Halifax du 347 Squadron ayant participé à la mission sur Kamen
dans la nuit du 3 au 4 mars 1945**

Avion	No	Grade	Nom	Décollage Elvington	Bombes Kamen	Retour Base
Halifax III	LL573 - B	Capitaine	BRUNET B.	18.10	22.03	01.33
Halifax III	LW630 - D	Capitaine	PERSON J.	18.22	22.04	02.03
Halifax III	NA182 - E	Capitaine	HAUTECOEUR P.	18.24	22.05	02.06
Halifax III	NA515 - K	Commandant	STOLTZ A.	18.06	22.00	00.32
Halifax III	NA577 - Q	Capitaine	BONNET R.	18.08	22.00	00.38
Halifax III	NA680 - H	Lieutenant	LAUCOU P.	18.12	22.04	Crash
Halifax III	NA681 - G	Lieutenant	GUENOIS L.	18.00	22.04	00.49
Halifax III	NP988 - R	Commandant	OSTRE G.	18.09	22.02	00.40
Halifax III	NR151 - J	Lieutenant	HACHETTE R.	18.04	22.03	00.30
Halifax III	NR226 - P	Capitaine	MULLER J.	18.07	22.04	00.42
Halifax III	NR235 - O	Sous-lieutenant	TERRIEN Jean	18.18	22.06	Crash
Halifax III	PN167 - Z	Sous-lieutenant	PELISSIER J.	18.15	22.08	00.20
Halifax III	RG543 - ?	Lieutenant	VERHILLE M.	18.21	22.09	00.55



Itinéraire de la mission sur Kamen dans la nuit du 3 au 4 mars 1944

Liste des *Halifax* abattus dont 2 *crashes* lors d'atterrissages forcés (en catastrophe)

Sqdn	Halifax III	Rank	Pilotes	Crash	Tués	Blessés
10	HX332 ZA-V	F/Lt	LAFFOLEY John G.	Spellow Hill, Staveley	5	3
76	MZ680 MP-R	P/O	BERTENSHAW H.	Cadney, Brigg		2
76	NA584 MP-E	P/O	OLEYNIK Paul	Crash-landing Carnaby airfield	1	
77	NR210 KN-Z	P/O	McL GADDES J.	Crash-landing Full Sutton.		1
158	PM437 NP-X	F/Lt	ROGERS Christopher A.	Sledmere Grange, Driffield	7	
346	NR229 H7-D	Capt	NOTELLE Paul	Rockliffe Farm, Hurworth		4
347	NA680 L8-H	Capt	LAUCOU Pierre J.	Near Cranwell airfield	2	
347	NR235 L8-O	Ss/Lt	TERRIEN Jean M.	Sutton upon Derwent	1	
466	NR179 HD-C	F/O	SHELTON Allan P.	Fridaythorpe, Driffield	4	
466	NR250 HD-N	P/O	SCHRANK A. E.	Friskney, Skegness		1
640	NP931 C8-J	P/O	MANTON Paul B.	Near Woodbridge airfield	5	2

Donc sur les 234 avions de la mission sur Kamen 11 *Halifax* du Group No 4 ont été abattus au-dessus de l'Angleterre par les *Intruders* avec 25 tués et 13 blessés.

Liste des *Missions de Guerre* du sous-lieutenant Jean TERRIEN

N	Date	Villes	Pays	Objectifs	Notes
1	03/08/1944	Bois de Cassan	France	Rampes de V1	
2	05/08/1944	Forêt de Nieppe	France	Rampes de V1	
3	06/08/1944	Forêt de Nieppe	France	Rampes de V1	
4	08/08/1944	Fromentel	France	Rampes de V1	
5	14/08/1944	Mortain - Falaise	France	Concentration de troupes	
6	16-17/08/1944	Kiel	Allemagne	Installations portuaires	Nuit 16/17
7	18-19/08/1944	Sterkrade Holten	Allemagne	Usine d'essence synthétique	Nuit 18/19
8	31/08/1944	Lumbres	France	Dépôt de matériel	
9	12/09/1944	Münster	Allemagne	Usines de guerre	
10	17/09/1944	Boulognes	France	Troupes	
11	07/10/1944	Clèves	Allemagne	Concentration de troupes	
12	30-31/10/1944	Cologne	Allemagne	Usines de guerre	Nuit 30/31
13	02-03/11/1944	Düsseldorf	Allemagne	Usines de guerre	Nuit 2/3
14	04/11/1944	Gelsenkirchen	Allemagne	Attaque lignes allemandes	
	16/11/1944	Jülich	Allemagne	Usines de guerre	3 h 05 de vol – Panne moteur
15	18/11/1944	Münster	Allemagne	Usines de guerre, Gare	
16	17-18/12/1944	Duisburg	Allemagne	Usines de guerre	Nuit 17/18
17	21-22/12/1944	Cologne - Nippes	Allemagne	Usines de guerre	Nuit 21/22
18	24/12/1944	Mülheim - Essen	Allemagne	Aéroport	
19	29/12/1944	Coblence	Allemagne	Installations ferroviaires	Pas objectif
	01/02/1945	Mayence	Allemagne	Ville de Mayence	1 h 10 de vol – Panne moteur
20	04-05/02/1945	Bonn	Allemagne	Usines de guerre	Nuit 4/5
21	07-08/02/1945	Goch	Allemagne	Appui direct au sol	Nuit 7/8
22	13-14/02/1945	Bohlen - Leipzig	Allemagne	Appui des armées russes	Nuit 13/14
23	17/02/1945	Wesel	Allemagne	Appui direct au sol	
	20/02/1945	Reisholz	Allemagne	Usines de guerre	4 h 45 de vol – Panne moteur
24	21-22/02/1945	Worms	Allemagne	Usines de guerre	Nuit 21/22
25	23/02/1945	Essen	Allemagne	Usines de guerre	
26	24/02/1945	Kamen	Allemagne	Usines de guerre	
27	27/02/1945	Mayence	Allemagne	La gare	
28	03-04/03/1945	Kamen	Allemagne	Usine pétrole synthétique	Nuit 3/4

17298

BOMBER COMMAND REPORT ON NIGHT OPERATIONS
3/4th March, 1945

TARGETS FOR HEAVIES

Kamen (Synthetic Oil Plant):
 Ladbergen (Aqueduct):
 Oslo and Kattegat (Minelaying):

TARGETS FOR MOSQUITOS

Berlin (Town):
 Wurzburg (Town):

SUMMARY

1. 221/234 Lancasters and Mosquitos bombed the Synthetic Oil Plant at Kamen and 20 days after the attack the plant was still inactive. The attack by 211/222 Lancasters and Mosquitos on the Ladbergen Aqueduct rendered the canal 100% unserviceable. Mosquitos bombed Berlin and Wurzburg, and mines were laid in the Kattegat and Oslo Fiord. Heavies carried out a diversionary sweep over the North Sea, and 100 Group were active on Bomber Support missions. In addition, aircraft of 3 Group carried out special operations. 9 aircraft failed to return from these attacks.

WEATHER OVER BASES

2. Forecast: Fit.
Experienced: As forecast.

MINELAYING

14. 29/31 Lancasters laid 173 mines in Oslo Fiord and the Kattegat.

DIVERSIONARY SWEEP

15. 83/95 heavies carried out a diversionary sweep over the North Sea.

BOMBER SUPPORT

16. 29 Mosquitos completed High Level Intruder patrols. 8 were active on HOSTILE and PIPERACK patrols. 12 aircraft dropped WINDOW. 16 aircraft formed a MANDREL screen. 17 aircraft dropped flares on MEPPEN in a feint attack.

SIGNALS PATROLS

17. 7/8 aircraft completed Signals patrols.

MET. RECONNAISSANCE

18. 1 Mosquito was despatched in a Met. Reconnaissance flight.

SPECIAL OPERATIONS

19. 17 aircraft of 3 Group carried out special operations.

EC/S.24949/1/Int.1.
5th April, 1945.

REFERENCES

Day Reconnaissance - Interpretation Reports D.1832R,
 D.1734R, and D.1948R.
 Enemy Defences - Interception/Tactics 53/45.

NIGHT RAID REPORT NO. 854 (cont'd)

- 2 -

NIGHT PHOTOGRAPHIC PLOTS

6. H.2.S. plots of Kamen indicated a promising attack.

NARRATIVE OF ATTACKS

7. Kamen: The attack was made in 8-10/10ths thin cloud (tops 6-8,000 ft.). The glow of markers was clearly seen and a good concentration was maintained throughout the attack. Many large explosions were observed. Fires were developing as crews left the target, and the glow could be seen for some distance on the homeward route.

Ladbergen: The aqueduct was attacked in 10/10ths cloud (tops 5/6,000 ft.) with layers of thin stratus down to approximately 3,500 ft. Marking was spread over a fairly wide area, but one group of markers was estimated to have fallen close to the aiming point.

RESULTS OF ATTACKS

8. Kamen: The intention was to complete the destruction of the Synthetic Oil Plant.

Photographic cover showed that the plant was severely damaged, and was still completely inactive on the 24th March. No repair work had been started.

Ladbergen: The intention was to destroy the aqueduct, safety gate and canal banks.

KAMEN - LADBERGEN

PLANS OF ATTACK

3. Kamen: OBOE groundmarking. H = 220 B.S.T.

Ladbergen: 5 Group controlled NEWHAVEN with direct bombing.
H = 2200 B.S.T.

SORTIES

	<u>K.</u>	<u>L.</u>
4. No. of aircraft despatched	234	222
No. of aircraft reporting attack on primary area	221	211
No. of aircraft reporting attack on alternative area	1	-
No. of abortive sorties	12	11
No. of aircraft missing	-	7
		(3.1%)

WEATHER OVER TARGETS

5. Moon: $\frac{3}{4}$ full.

Kamen: Forecast: 5/10ths or less cloud (base 8,000 ft. and tops 12/14,000 ft.).

Experienced: 9-10/10ths thin st. cu. (tops about 6,000 ft.).
Wind at target, 360 degs., 60 m.p.h.

Ladbergen: Forecast: 5/10ths or less cloud (base 8,000 ft., tops 12-14,000 ft.).

Experienced: 7-9/10ths st. cu. (tops 5/6,000 ft.).

/over

At least two major breaches were effected in the canal walls, both north and south of the safety gate, and the canal was again rendered completely unnavigable. Photographs taken 17 days after the attack showed that repairs were in hand to the Western Canal but not to the Eastern Canal, but both were 100% unserviceable.

ENEMY DEFENCES

9. The enemy's interception tactics fell into two phases - an attempt at target and route interception, and an attempt at following the bombers back to this country and attacking them over their airfields.

Simultaneous attacks were made on Kamen and Ladbergen. The line of their approach was heavily WINDOWED in advance and a MAINDREL screen was also in operation. A diversionary sweep was carried out over the North Sea, and feint attacks were made on Emden and Moepen. Enemy fighters were airborne in the Duisburg area 50 minutes before the attack began. They concentrated on plots which tracked the Ladbergen force to its target. Meanwhile the turn away to Kamen was virtually concealed and there was only slight fighter interest in this raid. At the same time several combats took place around Ladbergen. Moderate heavy flak was experienced at Ladbergen, and some predicted at 14,000 ft. There was also intense light flak from 15-20 guns. At Kamen there was a slight heavy flak barrage, with some predicted fire.

Meanwhile the enemy started his intruder operation, and 7 or 8 Gruppen from North West and Western Germany took off about 2330 hours. The total force was 70/80 aircraft, and they reached Britain in two waves - the first in East Anglia just before midnight and the second in Norfolk about 0130 hours. They flew mainly at 3/5,000 ft. intruding first on Norfolk and then moving up country until they engaged 6 Group aircraft and attacked airfields. In some cases they shot up bombers as they were landing. Enemy aircraft made 43 attacks on our aircraft over or near bases. In addition, 27 airfields were attacked by machine gun, cannon fire or bombs.

/cont'd

Meanwhile the enemy started his intruder operation, and 7 or 8 Gruppen from North West and Western Germany took off about 2330 hours. The total force was 70/80 aircraft, and they reached Britain in two waves - the first in East Anglia just before midnight and the second in Norfolk about 0130 hours. They flew mainly at 3/5,000 ft. intruding first on Norfolk and then moving up country until they engaged 6 Group aircraft and attacked airfields. In some cases they shot up bombers as they were landing. Enemy aircraft made 43 attacks on our aircraft over or near bases. In addition, 27 airfields were attacked by machine gun, cannon fire or bombs.

Paragraphe évoquant l'attaque des *Intruders* allemands
dans le rapport 854 des archives de la RAF

SECRET REPORT NO. 854 (cont'd)

SECRET

- 3 -

ENEMY AIRCRAFT DESTROYED

1. 1 twin engine enemy aircraft was claimed destroyed, and 1 Ju.88 damaged.

CASUALTIES

1. 9 aircraft were lost on this night. 7 of the Ladbergen force were lost, 5 being shot down by fighters, 2 by light flak and 2 by unknown causes. Mainlayer and 1 aircraft on the bomber support mission was lost.

19 of our bombers were brought down by intruders over this country.

BRITISH

(Incorporated by



LEGION

Royal Charter.)

HARROGATE VICTORY BRANCH.

Patron : VISCOUNT LASCELLES.

President : Col. H. L. Anderton, T.D. Chairman: Mr. E. Russell-Jones, M.C. Treasurer: Mr. T. B. Tune.

Hon. Secretary : Capt. R. J. RILEY, 5 Almsford Avenue, Harrogate. —Telephone 81628.

Headquarters : 8, PROSPECT CRESCENT,

Madame Terrien
1, Rue de Guerande

Harrogate 10 15 Octobre 1945

NANTES (Loire Inferieure)

Madame,

Je vous écris en ma qualité de président de la Section "Victoire" de la British Legion à Harrogate. La British Legion est une association fraternelle d'anciens combattants, hommes et femmes, fondée en 1921 sous le haut patronage de Sa Majesté le Roi. près de nous, à Harrogate, est situé le cimetière de Stonefall, où tant de membres des Forces aériennes françaises libres dorment de leur dernier sommeil. Ces tombes de soldats sont saintes pour nous, parce que nous connaissons le courage de ceux qui y reposent, et que nous savons comment ils sont morts pour que nous puissions vivre dans la paix et la liberté.

Nous voudrions conserver la mémoire de nos camarades tombés, et nos membres ont pensé à un geste qui leur paraît approprié: chacun de nous prendrait soin d'une de ces tombes et le jour de Noël ainsi qu'en un jour anniversaire à choisir, des fleurs y seraient déposées au nom d'un être cher se trouvant à l'étranger.

Je tiens à préciser que, dans notre intention, il s'agit d'une manifestation individuelle du souvenir, pareille à celle qui pourrait se dérouler en France, et à une date choisie par le parent le plus proche. Chaque fois, les fleurs seront déposées personnellement sur la tombe, soit par un membre de la British Legion, soit par un de nos concitoyens. Veuillez nous aider en nous indiquant la date à laquelle vous désirez que ce modeste acte d'hommage et de commémoration ait lieu.

La devise de la Legion est "Servir autrui - pas soi-même". C'est dans cet esprit que je vous écris, en vous priant, Madame, de bien vouloir agréer l'assurance de ma sincère sympathie et de mon profond respect.

E. Russell-Jones
Président.

Lettre envoyée à la mère du sous-lieutenant TERRIEN le 15 octobre 1945
par le président de la section « Victoire » de la *British Legion* à Harrogate

A FRENCH MOTHER THANKS YORK

A FRENCH widow, mother of an airman killed at Elvington last year, has travelled from her home in Nantes to visit the grave of her son, Lieut. Jean Terrien-Gentil, and to bring the thanks of the mothers of France to the people of York for their kindness to the French Servicemen stationed here during the war.

Mme. Terrien-Gentil, accompanied by her granddaughter, Mlle. K. Jacqueline Gentil, and M. Pierre, who knew her son well and who has been showing her round York, went to the Mansion House to-day at the invitation of the Lord Mayor, Alderman F. Gaines.

In a graceful little speech in French, Mme. Terrien-Gentil said how deeply the hospitality of the York people had been appreciated by the people of her country.

SOUVENIR BOOKS

She added that she had visited her son's grave in the R.A.F. Cemetery at Harrogate, and the place at Elvington where he crashed while serving with a French squadron.

The Lord Mayor, after presenting Mme. Terrien-Gentil with two souvenir books of York, signed by himself, said: "I am proud of the part that the people of York played. We feel, though, that we only did for the French boys what they were duly entitled to because of their loyal service to this country and France in preserving our freedom from those who would have destroyed it."

"We feel we are all one large family, and we want, at all costs, to stand by each other as we have done in the past, and to see that the traditions of life as we know them are carried on."

"I would like you to convey to our friends in France our

Avant de terminer ce discours
je veux encore citer quelques paroles relatives
dans ses lettres ou dans celles écrites par
ses camarades à sa vaillante maman.

" Nous vivons une vie magnifique
" chaque membre de notre équipage a sa
" tâche particulière à accomplir et il le
" fait toujours à la perfection... Et si
" une nuit nous mourons la mort, ce
" sera une mort splendide dans un
" ciel de gloire... "

Et puis encore parlant de ceux
que le destin avait déjà frappé
" C'est une mort magnifique;
" la mort que doit espérer tout aviateur... "

Quant à ses camarades ils
parlent de lui en ces termes :

" Nous avions un pilote... un grand
" pilote... Il avait confiance en nous et
" c'était la note forte... nous... notre
" confiance en lui était entière... "

Dans la presse anglaise le 9 août 1946,
suite à la visite de la mère de
Jean TERRIEN devant sa tombe au
cimetière de la RAF à Harrogate

Extrait d'un éloge funèbre de Jean TERRIEN
prononcé le 31 janvier 1949

Biographies résumées des parrains des promotions de l'Ecole Militaire de l'air (EMA)

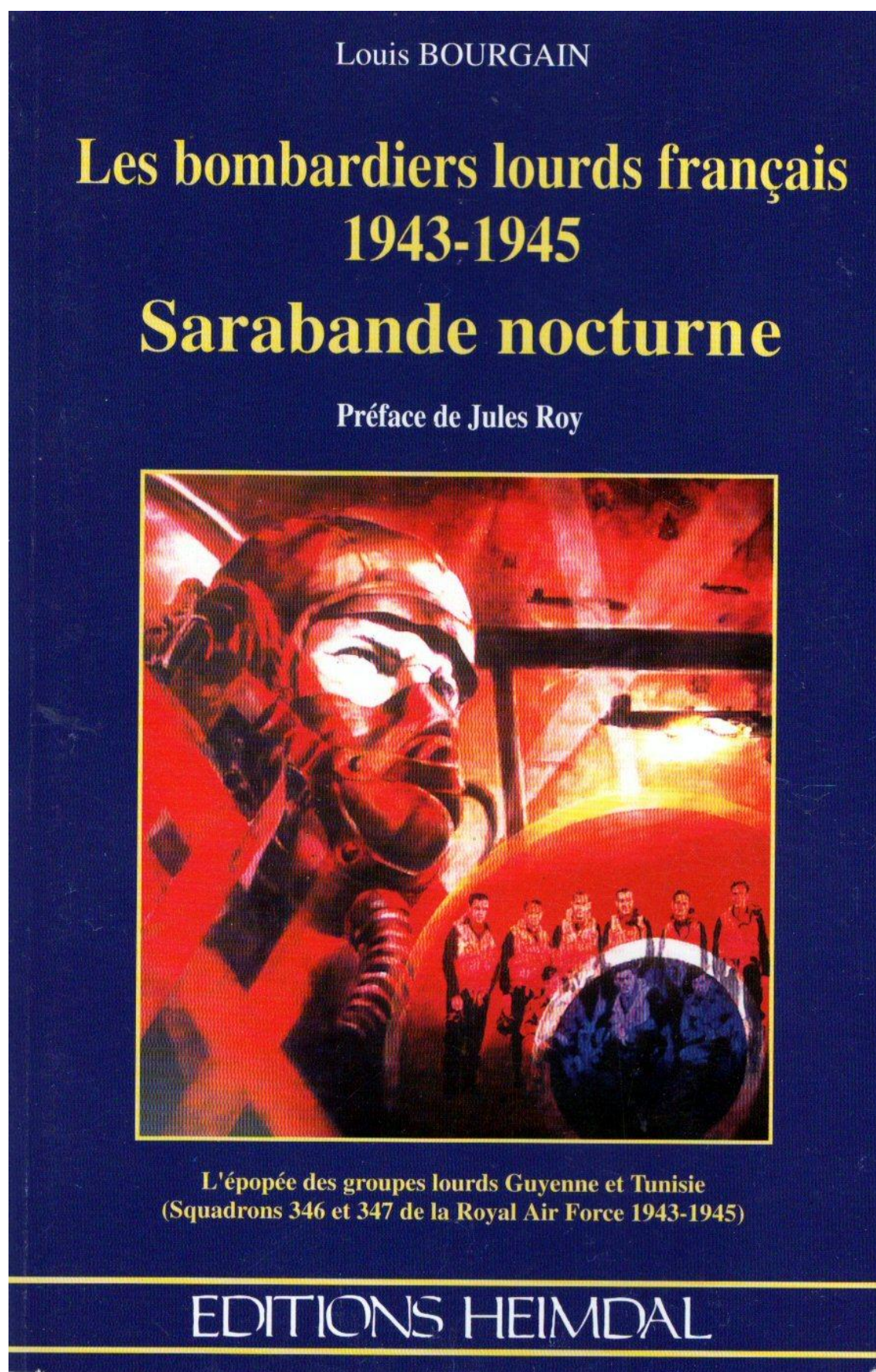


Promotion 1995 : Sous-lieutenant Jean Terrien



Jean Terrien est né le 21 juin 1914 à Nantes (Loire-Atlantique). Engagé dans l'Armée de l'air et breveté pilote en 1938, il participe à la Bataille de France avec le Groupe de grande reconnaissance sur Potez 63. Replié en Afrique du Nord, il est admis à l'Ecole militaire de l'air en 1943. A sa sortie de l'école, il est affecté au Groupe de bombardement 1/25 « Tunisie » en Angleterre et il effectue son tour d'opérations de 25 missions. Ayant refusé d'être envoyé au repos, le 4 mars 1945, au cours d'un bombardement de nuit sur l'Allemagne, il trouve la mort aux commandes de son Halifax gravement endommagé par un chasseur ennemi, après avoir sauvé la vie des six membres de son équipage. Le sous lieutenant Terrien était chevalier de la Légion d'honneur et titulaire de la Croix de guerre 39/45 avec cinq citations. (© AEMA)

Pour une histoire complète des groupes lourds, on pourra se reporter à quelques ouvrages.... Comme celui de Louis BOURGAIN, ancien pilote du groupe *Guyenne*...



... dont voici quelques extraits

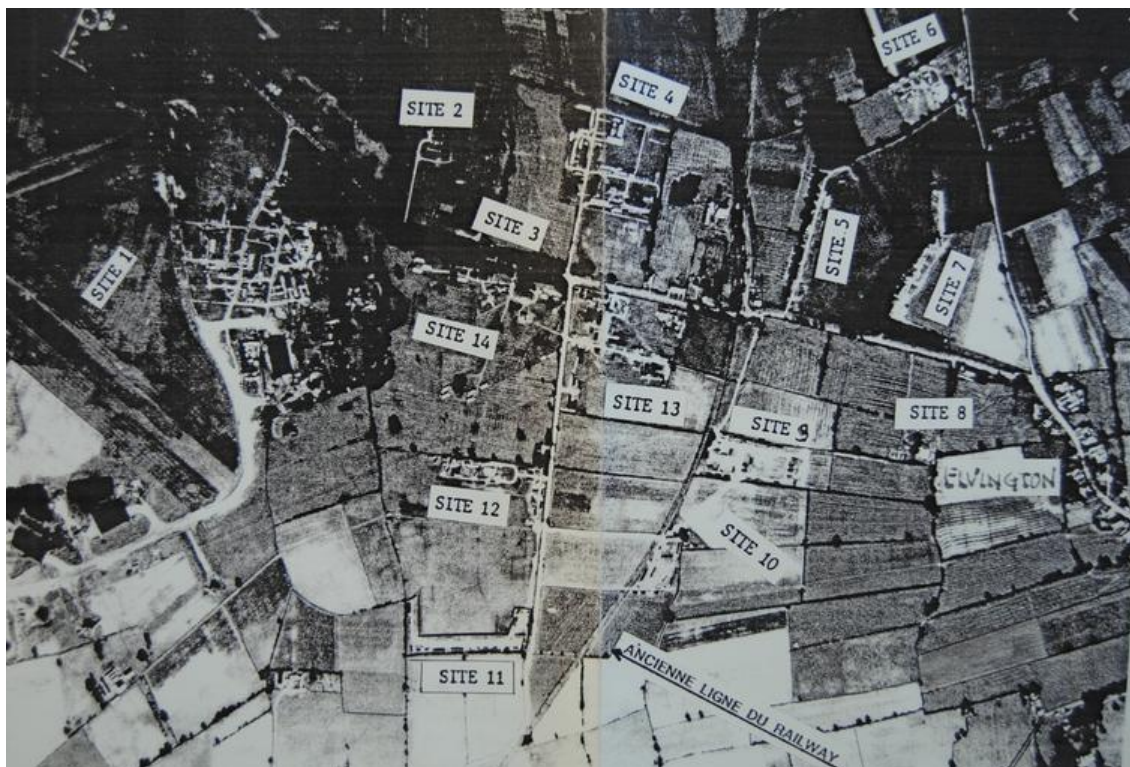
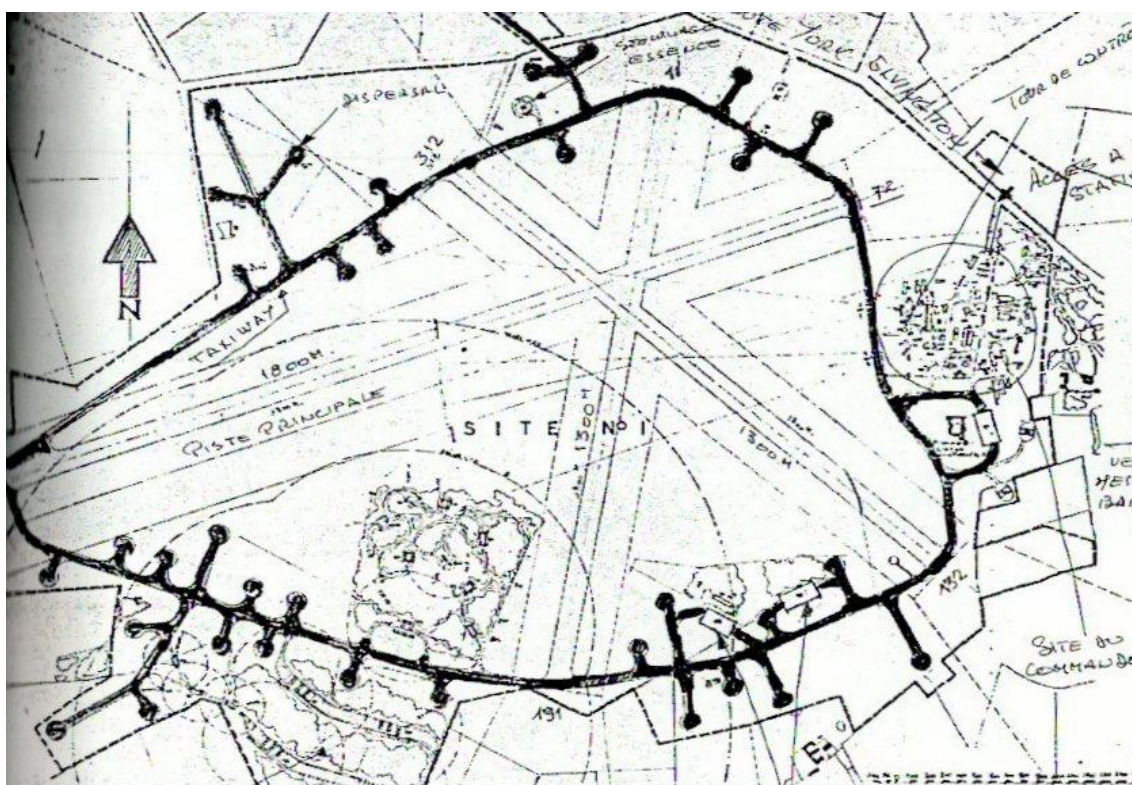


Tableau des effectifs de la base de groupes lourds de la RAF d'Elvington



La base d'Elvington

Elle était en 1944 et 1945 la seule enclave étrangère sur le Territoire britannique. 2 000 Français y étaient rassemblés. Les drapeaux britanniques et français flottaient l'un près de l'autre à l'entrée de la Base.

La préparation et l'exécution des missions

« La guerre se fait avec les Hommes, leur volonté, leur courage. »



Le **Halifax 3** est un monoplan métallique, en alliage léger, bi-dérives, équipé de 4 moteurs Bristol Hercules 100.

- Envergure 31,6 m.
- Longueur 21,8 m.
- Hauteur 6,1 m.

Nombre de membres d'équipage : 7 comprenant 1 pilote, 1 navigateur, 1 bombardier, 1 radio, 1 mécanicien, 1 mitrailleur supérieur, 1 mitrailleur arrière.

Moteurs Hercules 100

- Puissance maximale au décollage : 1 700 cv.
- Puissance maximale au régime de croisière : 1 200 cv.
- 14 cylindres en étoile, refroidissement par air.

Performances :

- Poids maximum au décollage : 30,5 tonnes.
- Vitesse maximale à 10 000 pieds : 470 km/h.
- Plafond pleine charge : 21 000 pieds.
- Autonomie : 14 heures correspondant à 4 500 km.
- Chargement moyen : 4 tonnes de bombes pour les raids d'une durée de 6 à 7 heures.
- Consommation moyenne au régime économique : 1 000 l/heure.

Trois mois plus tard, à la fin du mois d'août 1943, les premiers équipages du Groupe Guyenne s'embarquent à Alger à destination de Liverpool, où ils débarquent au début du mois de septembre. Après de longs mois dans les Ecoles de la R.A.F. ils arrivent enfin sur la base d'Elvington, située à quelques kilomètres de la vieille cité médiévale de York.

Cette base diffère de toutes les autres bases de la R.A.F. par le fait qu'elle est entièrement gérée et administrée par du personnel français, depuis le simple soldat jusqu'au colonel commandant la base. Seuls, quelques officiers interprètes, quelques administratifs et quelques techniciens britanniques ont pour mission respectivement de régler les problèmes linguistiques, de faciliter les échanges avec la hiérarchie de la R.A.F. et de résoudre les problèmes de sécurité, surtout ceux liés au chargement des bombes.

Dans la nuit du 1^{er} au 2 juin 1944, 12 équipages du Groupe « Guyenne » effectuent leur première mission. L'objectif est la station radar située au lieu dit « La Ferme d'Urville » à proximité de Cherbourg. Quinze jours plus tard, les premiers équipages du Groupe « Tunisie » sont engagés à leur tour. Ensuite, pendant onze mois, ensemble, ils sillonneront le ciel de l'Allemagne et des territoires occupés au cours de missions dont la durée excédait parfois 8 h 30 de vol, dans une tension nerveuse que ne peuvent imaginer ceux qui ne l'ont pas vécue. A chaque instant du vol, les pires dangers pouvaient les assaillir. La chasse de nuit, la D.C.A., la collision, la panne de moteur, le givrage, les intempéries, les retours dans les brumes anglaises, étaient au rendez-vous de leur destin.

Ils vivaient exilés, loin de leurs familles, loin de leur Patrie, loin de tout. Dans ces conditions difficiles et en dépit des pertes lourdes qu'ils eurent à subir, aucun d'eux ne renonça.

Le Bomber Command : une formidable Armada

A leur arrivée sur la base d'Elvington, les Groupes Guyenne et Tunisie qui étaient devenus respectivement les Squadrons 346 et 347 du *Bomber Command*, sont rattachés au « Group 4 » qui comprend 17 squadrons, tous basés dans le Yorkshire. Tous les « Groups » sont rattachés directement à l'état-major du *Bomber Command* qui applique les directives du Cabinet de Guerre, présidé par Sir Winston Churchill lui-même. On voit de suite les deux principes de base de l'organisation du *Bomber Command* : à savoir la

dépendance directe de l'Autorité Politique et la concentration des moyens à l'échelon le plus élevé.

A la fin des hostilités, en mai 1945, le *Bomber Command* disposait de 140 *Squadrons* : 50 équipés de Halifax, un peu plus de 50 *Squadrons* équipés de Lancasters et le reste équipé de Mosquitos. A chaque *Squadron* étaient affectés 20 avions : 16 en ligne, 2 en réserve et 2 en maintenance générale. Le *Bomber Command* pouvait donc aligner toutes les nuits près de 2 000 bombardiers, capables d'emporter chacun environ 5 tonnes de bombes, soit un total de 10 000 tonnes de bombes.

A chaque avion, étaient affectés 2 équipages. Il y avait donc sur la base 64 équipages comprenant chacun 7 membres : un pilote, un navigateur, un bombardier, un radio, un mécanicien et deux mitrailleurs. Il y avait ainsi sur la base environ 450 navigants, auxquels il faut ajouter le personnel au sol nécessaire pour la mise en œuvre, l'entretien et le chargement des avions, soit un total général de 2 000 personnes.

Pendant leurs 11 mois d'opérations, les groupes français ont participé à 123 missions, représentant plus de 2 400 sorties et près de 10 000 tonnes de bombes larguées.

Au cours de ces missions, ils ont participé successivement : à la Bataille de Normandie, à la Bataille des Armes Secrètes et à la Bataille d'Allemagne.

Les Groupes Lourds français dans la Bataille de Normandie

Dans le cadre de la Bataille de Normandie, les Groupes Lourds français ont effectué 19 missions, se répartissant de la façon suivante :

- 2 missions contre les stations-radar allemandes contrôlant le trafic maritime de la Manche,
- 2 missions contre les batteries côtières du Mur de l'Atlantique,
- 7 missions contre le réseau ferroviaire français, dont le but principal était d'empêcher, ou tout au moins de retarder, l'arrivée des renforts allemands sur le théâtre des opérations,
- 8 missions d'appui tactique des troupes au sol.

Ou celui de Guy FRUCHART



Ou encore celui de Barbara HARPER-NELSON et Geneviève MONNERIS

Barbara Harper-Nelson
Geneviève Monneris

CARNETS
DE GUERRE

Les
BOMBARDIERS Lourds
FRANÇAIS de la **RAF**

Une histoire
d'**amour** et de **guerre**



Le journal d'une jeune
Anglaise et les lettres
d'un aviateur français

EDITIONS
JGURDAN