

En Grande-Bretagne

Le Training Command

Les unités d'entraînement et l'instruction des équipages

Le 9 septembre 1943, à partir de 13h30, tous les personnels débarquent à Liverpool et sont dirigés vers le camp de transit de West Kirby, petite localité située près de celle de Birkenhead à l'est de Liverpool. C'est le lieu de passage obligatoire en ce qui concerne les personnels de la RAF partant de la Grande-Bretagne pour des théâtres d'opérations extérieurs ou y revenant mais également pour tous ceux venant du Commonwealth et d'ailleurs.

Si, lors de la prise en charge au débarquement, la grande majorité reconnaît l'accueil *amical sinon chaleureux* qui leur est prodigué, d'autres s'étonneront par contre qu'un simple sergent – pardon, un flight sergeant – prend, à lui seul, en compte (ces) importants détachements qu'il emmène à pied à la prochaine station de métro. Nous ne nous attendions pas à un arc de triomphe ni à une fanfare mais nous étions habitués, en Afrique du Nord, à un déploiement de moyens plus importants de la part de nos alliés! (1)

Au travers de ces récriminations, on peut déjà constater le fossé qui existait dans l'analyse de la situation dans laquelle se trouvait la Grande-Bretagne, en guerre depuis quatre ans, et celle de ces Français qui, depuis fin 1940,

étaient en position d'immobilisme dans une région où avait régné une quiétude certaine durant plus de deux ans et qui perdurait encore après les événements qui s'y étaient déroulés!

À West Kirby, les Français sont pris en charge par les services administratifs de la RAF. Ils sont ainsi pourvus de nouvelles pièces d'identité tout comme d'un paquetage. À ces formalités s'ajoutent des interrogatoires pratiqués par des officiers de renseignement de l'*Intelligence Service*. L'Angleterre de 1943 avait encore quelque méfiance, suite aux divers événements passés, envers ces personnels arrivant d'Afrique du Nord et qui affichaient ouvertement, pour certains, de nets sentiments en faveur du maréchal Pétain. Les Anglais voulaient donc savoir jusqu'où ils pouvaient accorder leur confiance et, si la grande majorité passe cette épreuve sans problème, quelques-uns ne devront leur salut qu'à l'intervention de l'état-major des groupes tandis que d'autres, en rapport peu nombreux, agiront de telle sorte qu'ils ne resteront pas en Grande-Bretagne et seront rapatriés à leur point de départ.

Après une quinzaine de jours passés dans ce camp, les pilotes, les bombardiers, les navigateurs et les mitrailleurs

CERTIFICATE.

This is to certify that application for a Form 1250.F was made to the Permit Officer, Provost Marshal, R.A.F. on 14 DEC 1943 in respect of No. 000 270 (Rank) Lieutenant Name DELEUZE Fabrice Raymond Pierre Serving in the FRENCH AIR FORCE Station West Kirby Signature [Signature] LI Date 14 DEC 1943 Rank

This certificate is to be issued, retained and withdrawn in accordance with the instructions contained in A.M.C.O. A.129/41, paragraph 7.

P.M.5 Form 34.

A.10646.

Laissez-passer provisoire permettant la libre circulation dans le camp de West Kirby.

Ce document atteste qu'une demande de carte d'identité (Form 1250.F - "F" pour *French*) a été établie. (Deleuze)



Le 12 juin 1944, visite du général Valin et de l'Air Vice-Marshal Carr au No. 346 Squadron 'Guyenne'. Les deux officiers généraux conversent avec l'équipage du Cne Marias prêt à partir pour la mission sur la gare de Longueau. De g. à dr. : l'Asp Pougnet, le Cne Marias qui cache le S/C Diaz, le S/C Lafargues, le Gal Valin et le S/C Blanc s'entretenant avec l'AVM Carr. (prov. Lafargues)

Le jour suivant, le *Squadron* est en alerte mais n'est pas sollicité pour une mission. Il l'est de nouveau dès le matin du 12, mais ce n'est que dans l'après-midi que l'objectif est communiqué. Ce sont toujours les voies de communications, en particulier ferroviaires, qui sont visées pour cette nuit. Sont concernées les gares d'Amiens-Saint-Roch, d'Amiens-Longueau, d'Arras, de Caen, de Cambrais et de Poitiers. En ce qui concerne le 'Guyenne', l'objectif est la gare de Longueau, à l'est d'Amiens. Le secteur est réputé pour sa Flak mais il existe également la possibilité de rencontres avec la chasse de nuit allemande.

L'Air Vice-Marshal Carr, chef d'état-major du 4 Group, l'Air Commodore Walker, commandant la Base de Pocklington, et le général Valin, commandant l'ensemble des Forces aériennes françaises en Grande-Bretagne, qui sont en visite d'inspection sur la *Station*, assistent aux différents briefings et au décollage des appareils.

Le Lt/Col Vigouroux, commandant le 347 Sqn en formation, participe à cette mission pour se familiariser avec les procédures. Il prend la place du S/C Loth, pilote dans l'équipage du Lt Ruby qui est, de ce fait, le premier équipage du 'Tunisie' à effectuer une mission opérationnelle. Ils vont la faire sur le Halifax LL124/B "prêté" par le 'Guyenne'.

Des pilotes du 'Tunisie' vont également effectuer la mission, en double, avec des équipages du 'Guyenne' ; se sont le S/C Biscambiglia avec l'équipage du Cne Grimaldi (LL227/K), l'Adj Rames avec celui du Cne Araud (LK731/E), l'A/C Puget avec celui du Lt Dabadie (LK737/F), le S/Lt Varlet avec celui du Lt Danna (LL396/Q), le Lt Flesch avec celui du Lt Brion (LL242/C), le Lt Petus avec celui du Cne Leclère (LL463/N) et le Cne Marin avec celui du Cne Baron (LL462/J). L'effectueront également des navigateurs, le Lt Petit avec l'équipage du Cne Simon (LL253/L) et le Lt Chapron avec celui du Cne Marias (LL398/P).

Ce sont 14 appareils, pour un total de 108, qui décollent à partir de 22h00. Rapidement, certains vont être obligés de quitter le *stream*, en premier le Lt Dabadie (LK737/F), qui va faire demi-tour suite à une baisse de pression d'huile sur les moteurs intérieur droit et extérieur gauche, il largue son chargement de 13 bombes de 500 lbs en mer et revient se poser. Puis c'est au tour du Cne Grimaldi (LL227/K), dont le moteur intérieur droit prend feu après 01h15 de vol. Après avoir réussi à l'éteindre, lui aussi "jet-tisonne" son chargement. Il se pose en urgence à Wethersfield, une *Station* de la 9th Air Force américaine au nord-est de Londres.



Préparation pour une nouvelle mission. Les *trolleys* chargés de bombes arrivent près du Halifax LL557/L8-J. On remarque que l'appareil ne possède pas encore les marques tactiques qui caractérisent le 347 Sqn. (DR)

Équipage du Lt Dabadie,
Halifax NA562/H7-D.
(SHD/Air)

Le Halifax NA121/D du Lt Dabadie est attaqué une première fois, sans dommage, par un chasseur de nuit et ce juste avant d'arriver sur l'objectif. Il effectue lui aussi sa passe entre 19h45 et 19h54 et se trouve sur son itinéraire de retour lorsqu'il est de nouveau attaqué par un chasseur qui l'atteint et met le feu au moteur intérieur gauche, le feu prenant de l'importance l'ordre d'évacuer est donné, le Halifax s'écrase au nord-ouest de Cologne.



À l'ordre de sauter, seuls le Sgt Vautard (mitrailleur supérieur) et le S/C Alavoine (radio)

peuvent le faire. Arrivés au sol, ils sont fait prisonniers et ne seront libérés qu'à la fin des hostilités. Les autres membres de l'équipage périssent avec l'appareil qui s'écrase dans un champ de la commune de Hüchelhoven, à une quinzaine de kilomètres de Cologne.

Les autorités militaires allemandes, chargées des investigations sur les lieux, ne trouvent que des corps déchiquetés et carbonisés. Seuls deux corps peuvent être identifiés par des pièces d'identité, sans pour cela pouvoir les attribuer individuellement: l'Adj Guise (pilote) et le Lt Dabadie (navigateur). Ils sont inhumés dans une même tombe au cimetière communal de Hüchelhoven. Les trois autres corps ne peuvent être retrouvés.

À leur retour à Elvington, les 18 et 30 mai 1945, les deux rescapés feront leur rapport sur la perte du Halifax et de son équipage. Il s'avère que le S/Lt Pothuau (bombardier) est resté coincé à l'avant de l'avion, la trappe d'évacuation ne pouvant s'ouvrir complètement. Le S/C Vega est resté coincé dans sa tourelle arrière et il est présumé que le S/C Lelong, mécanicien, n'a pu se dégager à temps de l'appareil dans lequel ils ont péri.

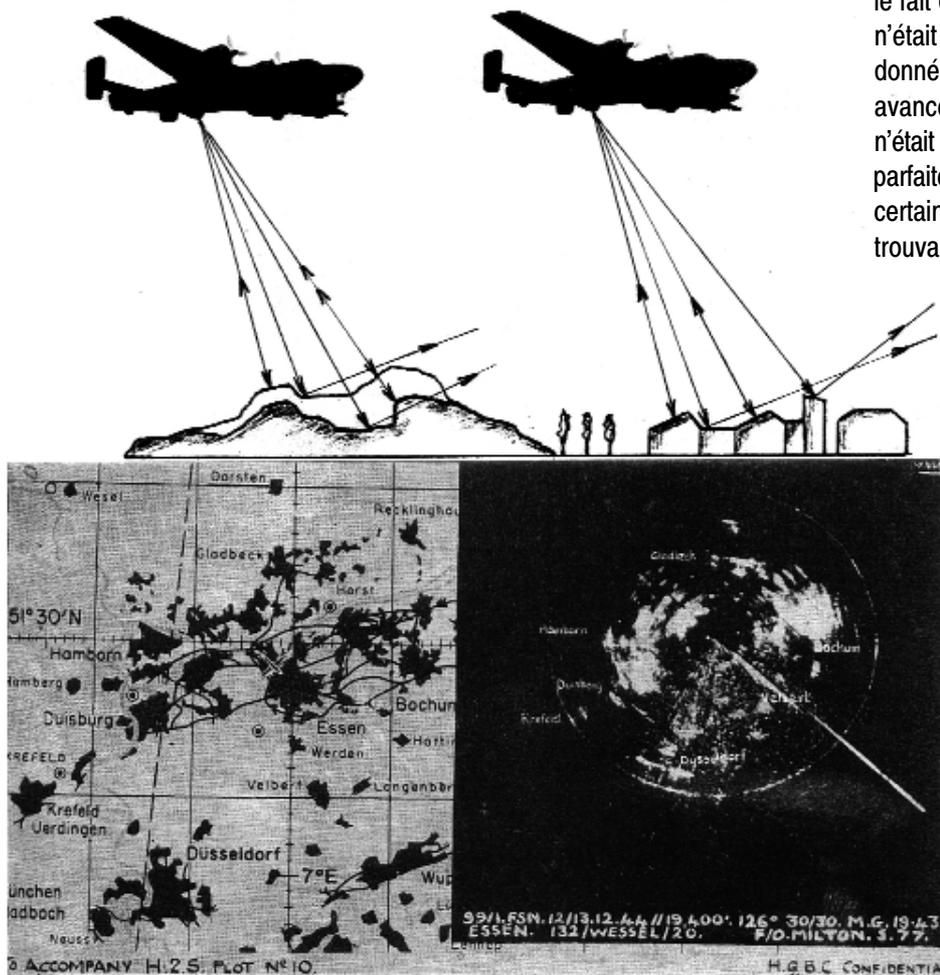
Les restes du Halifax ayant été enlevés très rapidement par les Allemands et l'excavation créée par l'impact ayant été comblée, il est supposé que les restes des trois disparus, déchiquetés et carbonisés, ont été éparpillés au cours des travaux d'enlèvement et de terrassement, aucune autre tombe n'ayant été trouvée dans la région de Hüchelhoven.

Le Lt Vlès (NA558/M) est sur sa trajectoire de dégagement après son passage sur l'objectif et se trouve au niveau de Wuppertal lorsqu'il est surpris par l'attaque d'un chasseur de nuit qui le met en feu. L'appareil s'écrase au sud de Wuppertal.

Le Halifax s'écrase dans la banlieue de Wermelskirchen, à une quinzaine de kilomètres de Wuppertal. Trois membres de l'équipage restés dans l'appareil périssent à l'impact: Lt Vlès (navigateur) et les S/C Lambert et Limacher (bombardier et mitrailleur supérieur). Les Allemands les enterrent au cimetière de Wermelskirchen, dans une fosse commune avec vingt et un autres corps d'aviateurs tués au cours du raid.

Les quatre autres se parachutent, l'A/C Hannedouche (pilote) et le S/C Vlaminck (radio) sont faits prisonniers et seront libérés à la fin des hostilités. Les deux autres membres de l'équipage vont connaître un sort tragique. Le S/C Beauvoit (mécanicien) tombe non loin de l'appareil qui s'est écrasé, et sera découvert mort aux dires des Allemands. Le S/C Vlaminck participe à son inhumation dans la fosse commune. Par la suite, lors de recherches effectuées par les troupes d'occupation alliées, von der Brock, chef de la police locale, accuse formellement trois personnes de l'assassinat du Sgt Beauvois. Il s'agit de l'Ortsgruppenleiter (chef de groupe local) Edward Hottgen, du Zellenleiter (chef de cellule) Otto Printz, qui est l'exécuteur supposé et un dénommé Ernst Ranterbad. Ces individus étant alors déjà internés à la prison d'Opladen près de Leverkusen, la mission française de recherche des criminels de guerre est saisie de ce fait afin d'en faire l'instruction. >

Le radar H2S



* L'utilisation de l'H2S demandait une attention toute particulière de la part de l'opérateur, par le fait que l'interprétation de l'image sur l'écran n'était guère aisée. En effet celle qui était donnée par la couverture du faisceau était en avance par rapport au terrain survolé et il n'était alors guère évident, sans en appréhender parfaitement la lecture, de définir avec précision certains objectifs, en particulier lorsqu'ils se trouvaient près ou dans des agglomérations.

Ce jour, est affecté aux effectifs du 'Guyenne' l'équipage du Cne Goepfert qui avait initialement été pris en charge par le 'Tunisie'. Le jour suivant, le Sgt Allain et le S/C Hiblot qui s'étaient parachutés, au retour de la mission du 2 sur Düsseldorf, sont de retour à la Station.

Le 8, en fin d'après-midi des briefings sont prévus mais ils sont annulés dans la soirée pour être reportés tôt dans la matinée du lendemain. Cependant les deux jours suivants se passent sans autres sollicitations.

Le 10, le S/Lt navigateur Demuth, qui ne peut être intégré dans un équipage, est muté à la Base 42. Arrivent à Elvington, en instance d'intégration, les sergents mitrailleurs Blanc et Prudor qui

étaient également sans équipage à Rufforth.

Pour la journée du 11 novembre, une courte cérémonie commémore le souvenir de ce *grand jour de 1918* et, de mentionner sur le livre de marche du 'Guyenne' : à *quand notre grand jour ???*

Deux jours plus tard, le Sgt Soury-Lavergne, qui s'était parachuté de son appareil en feu lors de la mission sur Düsseldorf, est de retour à la Station dans la soirée.

Les deux jours qui suivent sont calmes. Le 15, les Squadrons sont bien requis pour une mission dès le début de la nuit mais elle est d'abord reculée de quelques heures pour, finalement, être reportée au lendemain matin.

Pour la journée du 16, c'est de nouveau une opération combinée qui est demandée au Bomber Command et à la 8th Air Force. Les 1^{re} et 9^e armées américaines doivent attaquer les lignes allemandes dans la région de Aachen. Pour couper les communications à l'arrière des lignes tenues par ceux-ci, le Bomber Command est sollicité pour traiter trois villes qui se trouvent près des lignes de combats : Düren, Jülich et Heinsberg. De leur côté les Américains, avec 1208 B-17 et B-24, vont traiter certains objectifs dans les zones de Düren et d'Eschweiler.

En ce qui concerne le Bomber Command, ce sont 1188 appareils répartis en trois groupes qui ont à charge les objectifs assignés : 498 pour Düren sur laquelle 3 Lancaster sont perdus ; 182 Lancaster attaquent Heinsberg, un est perdu sur cet objectif et 508 appareils se chargent de Jülich, dont 15 du Guyenne et 12 du 'Tunisie'.

sud de celui-ci. Cent quatre-vingt-sept appareils s'attaquent alors à la ville elle-même, occasionnant d'importants dégâts aux habitations et faisant de nombreuses victimes. Sur l'objectif la Flak va encore frapper, 5 appareils sont abattus, 3 Lancaster et 2 Halifax tandis que de nombreux autres sont touchés à des degrés divers. Au 'Guyenne' c'est le cas de ceux du Cne Calmel (MZ741/C) et du Lt Flech (LL586/D), le plus atteint est l'appareil du Lt Danna (NA554/J) sur lequel le Sgt Demalaussene, mitrailleur supérieur, est sérieusement blessé. Au retour il se pose à Manston pour l'hospitaliser en urgence, le Halifax y restera lui aussi étant jugé trop endommagé pour rejoindre Elvington. C'est donc en train que l'équipage rentre à la Station. Le NA554 sera réparé et reviendra au 'Guyenne' où il sera alors codé S (Sugar), la première mission sous ce nouveau code se fera le 2 janvier 1945 sur Ludwigshaven avec l'équipage du Lt Bécam.

Au 'Tunisie', c'est le Cne Bresson (LK793/V) qui, juste après être passé sur l'objectif, doit couper son moteur extérieur gauche qui, touché, est sujet à une importante fuite d'huile. Il rentre sur trois moteurs et se pose à Woodbridge. Le Halifax (LL590/G) du Lt Cottard est aussi durement touché par la Flak mais peut rejoindre la Station.

À partir de cette date et jusqu'à la prochaine mission, les équipages s'entraînent avec des appareils HCU au *cross H2S*. Ce sont des vols au-dessus de la campagne anglaise pour se familiariser avec le fonctionnement et surtout la lecture de ce système radar, un certain nombre de Halifax des deux Squadrons devant en être, petit à petit, équipés*.

Au débriefing, le Cne Marchal et son équipage rendent compte de la mission effectuée à Mrs Ginette Plunkett qui prend note de tous les renseignements fournis. (DR)



Pendant de l'altitude, il fait demi-tour et largue son chargement en mer avant de revenir à Elkington. Les autres Halifax du *Squadron* continuent la mission. Alors qu'il n'est plus qu'à vingt minutes de l'objectif, le feu se déclare au moteur extérieur gauche de l'appareil du Cdt Cattelat (LL551/A). Au bout de quarante secondes il est maîtrisé, et Cattelat décide de poursuivre la mission sur trois moteurs. Pendant un peu d'altitude pour conserver de la vitesse, il largue ses bombes à 22h38, avec un peu moins de deux minutes de retard sur son horaire prévu, mais il est en dernière position des deux *Squadrons*. Le Cdt Cattelat rejoint la *Station* sans autre difficulté. Son action lui vaut l'attribution de la DFC.

Au retour, le Cne Ploton (NA556/X) se trouve confronté à de graves problèmes de givrage cellule et moteurs, il ne peut voler qu'à 130 mph (210 km/h) alors que la vitesse de croisière normale est de 225 mph (360 km/h), c'est avec un grand retard qu'il passe la côte, heureusement sans être inquiété par les défenses allemandes. Le Cdt Brohon (MZ488/O) rentre sur trois moteurs, et alors qu'il est en procédure d'atterrissage l'un des moteurs restants lui cause des problèmes suite à une baisse de régime. Embarquant dangereusement à droite lorsqu'il touche la piste il remet les gaz pour redécoller, à la limite du décrochage, et va se poser à Carnaby.

Au 'Tunisie', le Cne Barrault (LL602/F) revient à la *Station* ayant perdu, cela semblant être une "maladie" pour le Halifax, la trappe d'évacuation pilote après un peu plus d'une heure de vol. Ce désagrément n'est rien au regard d'une nouvelle perte en hommes et en matériel.

Alors qu'il vole au retour sur trois moteurs et qu'il est déjà au-dessus de l'Angleterre, le moteur intérieur gauche du Halifax du Lt Pétus (LL587/A) prend feu et l'appareil s'écrase à 00h15 près de Crafton Underwood, faubourg de Kettering, au sud-ouest de Peterborough.

Cinq membres de l'équipage sautent en parachute, dont quatre arrivent saufs au sol : le Lt Desessard (navigateur), le Lt Mignon (bombardier), le S/C Lindeberg (mitrailleur supérieur) et l'Adj Rivière (mitrailleur arrière).

L'Adj Coqueron (radio), dont le parachute ne s'est que partiellement ouvert, atterrit sur une congère qui amortit sa chute, il est cependant grièvement blessé à la colonne vertébrale et restera de nombreux mois à l'hôpital.

Le pilote (Lt Pétus) et le mécanicien (Sgt Tribert), n'ayant pu sauter, trouvent la mort dans le crash de l'appareil. Leurs obsèques ont lieu le vendredi 26 janvier au cimetière d'Harrogate en présence des délégations d'Elvington et de Londres.



Équipage du Lt Pétus. Halifax LL587/L8-A baptisé "Zoupinette". (DR)



Halifax PN167/L8-Z de l'équipage du Lt Germain en route vers Hélioland, mission du 18 avril 1945. (DR)

Les installations de Heligoland sous les bombes lors du raid du 18 avril 1945. (DR)



d'Hélioland... une vieille rançœur, accumulée pendant des années... descendus sous les nuages, à 14 000 ft, les Halifax et les Lancaster, au nombre de 969, ont tôt fait de réduire au silence la DCA de la forteresse. Un ouragan de feu enveloppe l'île... Tous nos camarades ont dit leur satisfaction d'avoir anéanti ce "repère de brigands", autrefois redoutable et redouté quand nous passions près de l'île pour attaquer l'Allemagne du Nord. La DCA d'Hélioland ne parlera plus... (25)

Toutes les zones ciblées ont été retournées par les bombes, à tel point qu'elles sont comparées à des surfaces lunaires. Le spectacle des dévastations est d'ailleurs si fascinant que le Cdt Martin (RG594/O) ne peut s'empêcher d'orbiter après avoir largué son chargement. Bien que la petite ville de l'île ait été également touchée, il n'est pas recensé de pertes civiles, la population ayant été évacuée bien avant le raid. Au contraire de ce qu'il était supposé se passer, les réactions de la Flak sont négligeables et il n'y a aucune perte directe sur ce raid.

Avec cette mission le Cdt Cattelat et les Cne Becam et Veauvy terminent leurs tours d'opérations. Dans la journée, ont eu lieu quelques mouvements de personnels qui avaient déjà terminé les leurs, c'est le cas du Cne Schlegel, des Lt Trouette et Vialatte et certains membres de leurs équipages d'être mutés au camp de Camberley.

Entre le 19 et le 24, les *Squadrons* ne sont pas sollicités. Il est à noter qu'à partir du 19, ils sont entièrement dotés de Halifax VI et que les seuls vols qui sont effectués n'ont d'autre objectif que l'entraînement des équipages.

Le 21, les Cdt Blaes et Roy, de même que l'Adj Mot sont mutés à Camberley. Le lendemain arrive au 'Tunisie' l'équipage du Lt Fauquette.

Le 25, après six jours de routine, c'est de nouveau l'effervescence sur la *Station*. Une mission de jour est programmée. En fait cette mission va être la dernière grande opération effectuée par le Bomber Command et les Halifax.

Date	Pilote	Navigateur	Bombardier	Mécanicien	Radio	Mitrailleur supérieur	Mitrailleur arrière
05/08/44		Cne R. Breard		S/C M. Moncelet	S/Lt L. Carrat		
07/08/44		Lt J. Becam					
12/08/44				Lt A. Rousseau			
15/08/44		Cne R. Breard		S/C M. Moncelet	Adj P. Weber		
25/08/44				Lt A. Rousseau		Sgt C. Coquot	
10/09/44		Lt J. Becam			S/Lt L. Carrat	S/C M. Retore	
26/09/44					Adj P. Weber		S/C M. Retore
29/09/44	Adj M. Croblan	Cne J. Becam	Adj J. Lasserre	S/C M. Moncelet	Adj P. Weber	S/C C. Coquot	S/C M. Retore
07/10/44							
28/10/44				Lt A. Rousseau			
16/11/44				S/C M. Moncelet	S/Lt H. Carrat		
29/11/44					Adj P. Weber		
21/02/45					Lt H. Carrat		
14/03/45					Adj P. Weber		
18/04/45			Lt P. Chevalier				Sgt J. Billaud
16/05/44	Lt H. Hablot	Lt de Saint Marc	A/C R. Peyrard	Sgt L. Pons	Adj A. Philippe	Sgt N. Manick	S/C R. Yvars
25/09/44			Lt P. Willemin				
16/05/44	Adj F. Delluc	Lt R. Valentin	S/C L. Legoff	Adj Entressangle	Adj P. Leguellec	Sgt J. Poli	Adj Dao Le Huu Nho
02/06/44							Sgt A. Iche
05/06/44							Sgt R. Petitjean
12/06/44							Sgt A. Iche
16/06/44							Sgt R. Constantin
28/06/44							Sgt N. Manick
01/07/44							S/C D. Biaggi
06/07/44							A/C Dao Le Huu Nho
18/08/44					S/C J. Hautin		
09/10/44							Sgt M. Allain
14/10/44							Sgt B. Cochois
16/10/44					Adj P. Leguellec		Sgt A. Claperon
23/10/44							Sgt M. Borgey
18/12/44					S/C J. Hautin		
16/05/44	Adj A. Vantroyen	Cne G. Plagnard	S/Lt G. Noel	S/C H. Hiblot	Sgt L. Hervelin	Sgt A. Iche	Sgt M. Allain
06/10/44						Sgt P. Fourres	
07/10/44						Sgt A. Iche	
18/05/44	Adj M. Croblan	Lt L. Guillocheau	Adj J. Kipferle	S/C M. Coupeau	Sgt G. Lhomond	S/C W. Finale	S/C D. Biaggi
06/07/44		Lt/Col G. Venot					
28/07/44			Adj J. Fabre				
10/09/44			Adj J. Kipferle				
22/05/44	S/C A. Billaut	Cne A. Thiers	A/C A. Meyer	Adj M. Mathey	S/C J. Heyrault	Sgt C. Badosa	S/C J. Ratier
03/08/44			A/C A. Combes				
25/09/44			A/C A. Meyer				
07/10/44			A/C A. Combes				
22/05/44	S/Lt F. Minard	Lt E. Danna	Adj R. Piroutet	Sgt P. Bouge	Asp C. Lepetit	Sgt Demalaussene	Sgt M. Belle
24/05/44	Cne J. Calmel	Lt G. Berrard	S/Lt R. Pardoen	Adj R. Roux	S/C P. Alix	Sgt E. Mechaly	Sgt Ladet-Chassagne
11/08/44			Cne P. Blaes				
12/08/44			S/Lt J. Daspét				
16/08/44			S/Lt A. Pothuau				
25/09/44			S/Lt R. Pardoen				
05/12/44							Sgt V. Saint-Jevin
12/12/44							Sgt Ladet-Chassagne
26/05/44	Cne A. Araud	Lt P. Gardette	Lt R. Fournier	S/C M. Monceau	Adj N. Bardot	Sgt R. Brunet	Adj J. Merle
31/05/44	Cne L. Bourgain	Lt R. Duvert	Adj A. Beauvois	Sgt M. Bourgeois	S/C C. Dufour	S/C J. Garrido	Sgt R. Ruffie
31/10/44							Sgt J. Routhier
04/11/44							S/C R. Ruffie
06/06/44	Adj R. Guise	Lt E. Dabadie	S/Lt A. Pothuau	Sgt H. Lelong	Sgt A. Alavoine	Sgt J. Vautard	Sgt M. Vega
01/08/44						Sgt M. Borgey	
06/08/44						Sgt P. Gazel	
12/08/44						Sgt M. Borgey	
15/08/44						Sgt J. Vautard	
18/08/44						Sgt P. Gazel	
03/09/44						Sgt C. Coquot	
10/09/44						SG J. Vautard	
08/06/44	Adj G. Rames	Lt J. Petit	A/C A. Dezellis	Adj R. Bauer	S/C L. Mimaud	Sgt R. Vidal	Sgt J. Leguillou
01/08/44	Adj J. Lecornu			(dit Dubois)			
10/09/44	Adj G. Rames						
26/09/44						Sgt P. Gazel	
09/10/44						Sgt R. Vidal	

Le travail des personnels au sol

Si on ne peut dire les "sans grades", la hiérarchie étant représentée du simple soldat de 2^e classe au commandant des moyens techniques, on peut cependant affirmer qu'ils furent les "obscurs" dans l'exercice de travaux sans gloire.

Pour chaque *Squadron*, les services techniques comprenaient une douzaine d'officiers et quelques 800 sous-officiers et hommes de troupe mécaniciens et aides pour la maintenance des appareils dont ils étaient dotés.

Bien qu'ils n'eurent pas à faire face aux risques encourus par les équipages, les personnels au sol n'en ont pas moins eu leurs aléas même si, dans leurs tâches, eux aussi étaient aidés par les fameuses et immuables *King's Regulations*.

Les équipages dépendaient totalement de la compétence et du travail des équipes au sol. Celles-ci œuvraient continuellement, avec ardeur, afin que les appareils puissent toujours être opérationnels.

Ces personnels avaient suivi, en leur temps, les filières anglaises des écoles et des stages avant d'arriver à Elvington.

Les différentes équipes se répartissaient entre les spécialistes cellules et les mécaniciens moteurs, les électriciens, les spécialistes équipements et instruments de bord, les spécialistes radio et radar, les armuriers, les photographes chargés du développement des clichés, les équipes chargées des parachutes et des dinghies et enfin les personnels d'atelier.

Pour chaque avion, il est nécessaire d'effectuer un entretien journalier qui ne demande pas moins d'une cinquantaine d'heures de travail. Ce temps est amené à quelques quatre-vingts heures au moment de la préparation des missions.

L'idéal aurait été que les Halifax puissent être entretenus sous les hangars. Mais ceux-ci, conçus de manière standard à une époque où les dimensions des appareils étaient moindres, ne permettaient pas d'une part de les abriter et d'autre part les exigences du moment feront que tous les travaux se feront à tout vent, par tous les temps.

Évidemment, les sites des logements des personnels au sol sont éloignés des lieux de travail, ce qui n'arrange rien.

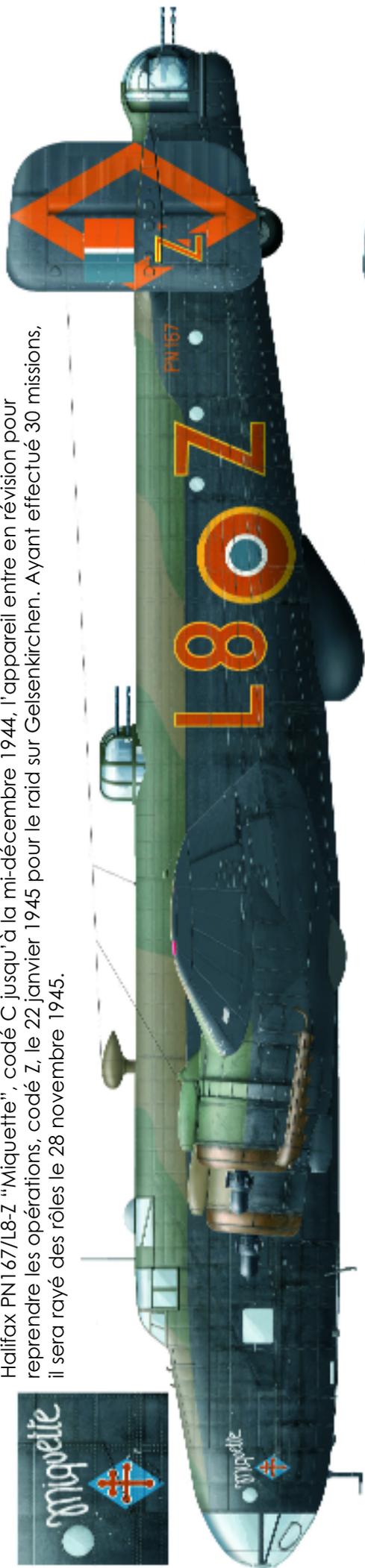


Si la manipulation des bombes peut paraître plus agréable durant les mois d'été dans le Yorkshire, il n'en demeure pas moins que c'est toujours un travail pénible pour ceux qui ont la tâche de les manipuler et charger les trolleys... (DR)

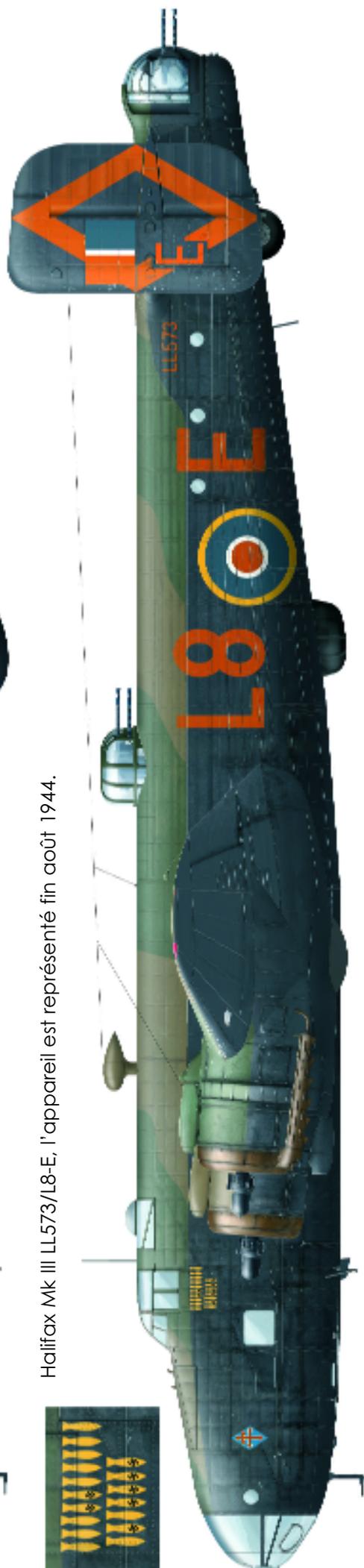


... La tâche s'avère encore plus pénible lorsqu'il s'agit de faire le même travail durant le rude hiver 1944-1945. (DR)

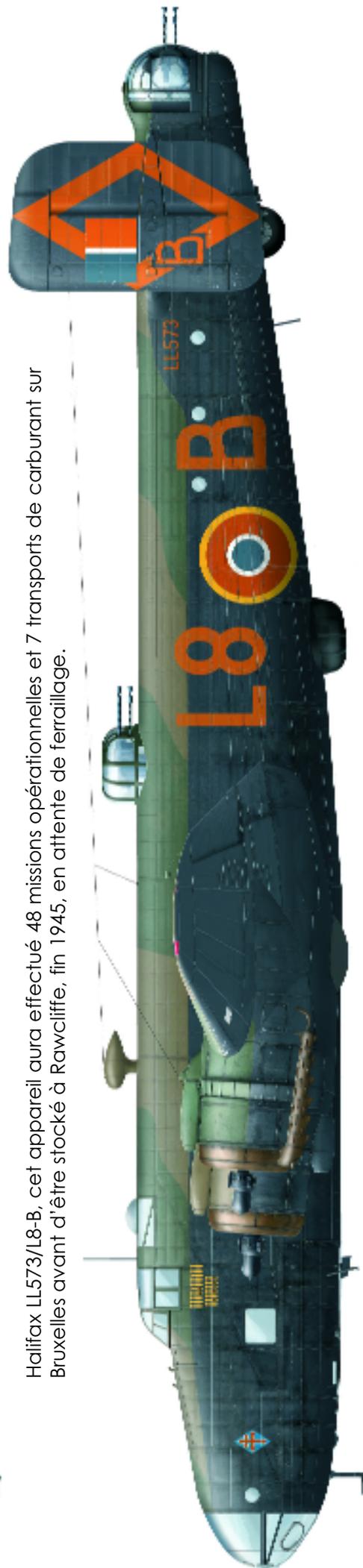
Halifax PN167/L8-Z "Miquette", codé C jusqu'à la mi-décembre 1944, l'appareil entre en révision pour reprendre les opérations, codé Z, le 22 janvier 1945 pour le raid sur Gelsenkirchen. Ayant effectué 30 missions, il sera rayé des rôles le 28 novembre 1945.

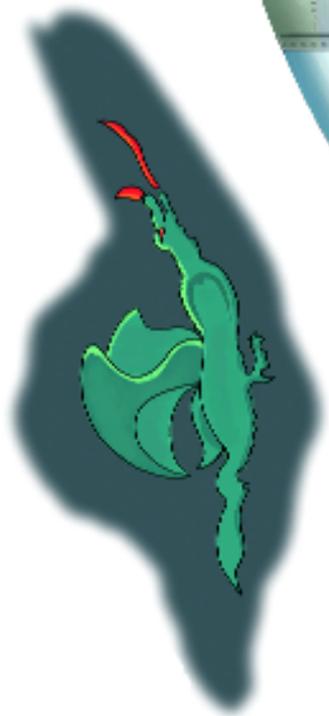
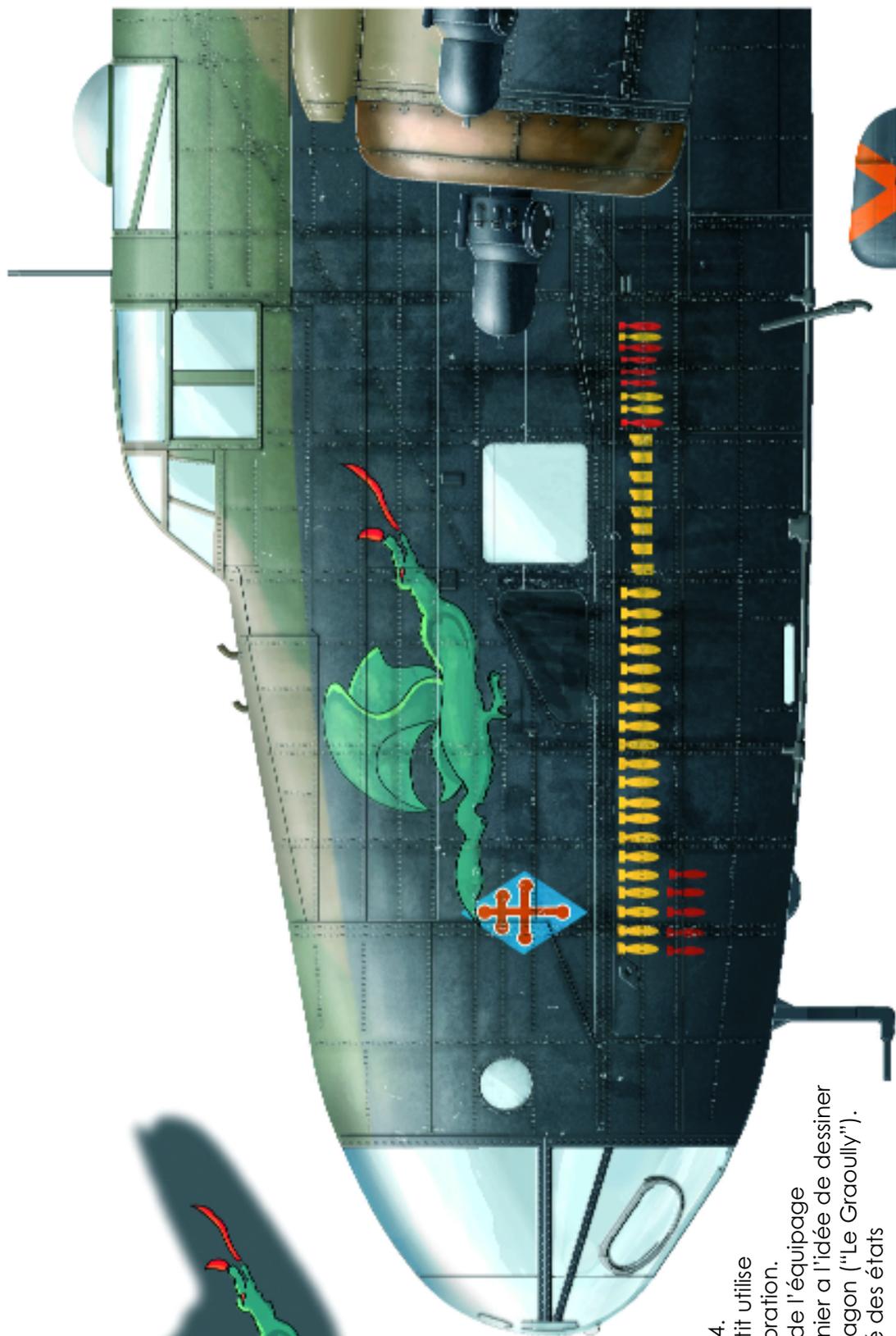


Halifax Mk III LL573/L8-E, l'appareil est représenté fin août 1944.



Halifax LL573/L8-B, cet appareil aura effectué 48 missions opérationnelles et 7 transports de carburant sur Bruxelles avant d'être stocké à Rawcliffe, fin 1945, en attente de ferrailage.





Halifax Mk III NA561/H7-H
 "Le Dragon", décembre 1944.
 L'équipage du capitaine Petit utilise
 ce Halifax sans aucune décoration.
 Lorsqu'il devient la monture de l'équipage
 du capitaine Cocho, ce dernier a l'idée de dessiner
 sur le nez de l'appareil un dragon ("Le Graouilly").
 Le NA561 sera stocké et rayé des états
 le 13 décembre 1946.

