

Les bombardements de 1944 en Région Rhône-Alpes

Bombardement du 30 avril 1944

Dans le cadre de l' «Opération 329», la 8th Air Force lance, depuis les bases en Angleterre, 232 B 17 (Forteresses volantes) et des chasseurs d'accompagnement pour les bombardements des terrains d'aviation de Lyon-Bron et de Clermont-Aulnat, et 52 B 24 (Liberator) contre un objectif situé dans le Pas de Calais.

Les appareils sont répartis en deux formations. Celle destinée à bombarder Bron quitte la base de Selsey Bill, près de Portsmouth à 8h 30. Dans la région du Mans, une vingtaine de Fw 190 allemands tentent l'interception de la formation, mais les chasseurs d'escorte du 78th Fighter Group engagent le combat. Entre 10h 41 et 10h 55, les bombes tombent sur le terrain d'aviation de Bron. Durant 14 minutes, 114 B 17 des 91, 92, 303, 305, 606, 379, 381 401 et 457th Bomb Groups larguent 555 bombes de 1000 lb à grande puissance d'une altitude comprise entre 6000 et 7000 mètres. Le rapport d'opération qualifie ce bombardement de «très bon».

Sur le chemin du retour, les B 17 sont à nouveau attaqués par les chasseurs allemands, mais les chasseurs d'escorte ne peuvent empêcher qu'un bombardier soit abattu dans l'ouest de la France.

Tout au long du trajet aller et retour, entre leurs bases d'Angleterre et leurs objectifs, 13 groupes d'avions de chasse américains assuraient la protection des bombardiers.

Pendant ce temps et probablement pour disperser la chasse ennemie, plusieurs reconnaissances armées furent lancées sur la région lyonnaise et la vallée du Rhône.:

Après avoir participé à l'escorte des bombardiers qui sont intervenus sur la base aérienne de Bron, les P 51 «Mustang» du 4 Fighter Group effectuent diverses missions d'opportunité sur la région lyonnaise et la vallée du Rhône:

- attaque du poste électrique de La Boisse (Ain), au cours de laquelle le Ju 86 E, Wnr 0245 de la Ln.Sch.4 de Bron est abattu, dans son approche de Bron. On retire six corps carbonisés et un blessé grave des débris de l'appareil qui s'est écrasé au quartier de Saint Martin à Miribel (Ain). La victoire est attribuée aux pilotes : Lt. Leo LONG, Lt Monroe SHELTON et Major Waclaw «Mike» SOBANSKI, d'origine polonaise, du 334th Fighter Squadron appartenant au 4 Fighter Group

Waclaw SOBANSKI est né le 29 juillet 1919 dans une famille de Varsovie. Il est blessé en 1939 alors qu'il combattait dans l'infanterie. Originaire d'une région annexée par l'occupant, il essaye d'obtenir un visa pour l'étranger avec l'aide sa famille. Il arrive aux USA au cours de l'été 1940, puis vient au Canada pour s'engager dans la RAF, mais il ne réussit pas aux examens. Très courageux, il réussit néanmoins à suivre un entraînement au pilotage, et en mai 1942, il est incorporé au 132 puis 164 squadron de la RAF. Mais devenu citoyen américain, il est transféré à la 8 Air Force pour être affecté au 334 squadron du 4 Fighter Group à la mi avril 1944. Il trouve la mort à sa seconde mission le jour du débarquement



Les Bombardements de 1944 en Rhône-Alpes

en Normandie. Il était crédité de 51 missions de guerre. Ses camarades se souviennent de lui comme étant un bel homme parlant anglais avec un fort accent polonais.

- quatre hydravions LeO 242 d'Air France mouillés sur le plan d'eau du Grand Large à Décines (69) sont mitraillés et coulés par les appareils du 336th Fighter Squadron
- sur le terrain d'aviation de Saint Rambert d'Albon (Drôme), une vingtaine de Bloch 152 dépourvus de leurs hélices, et disposés par la Luftwaffe à titre de leurres, sont mitraillés.
- lors du mitraillage du terrain d'aviation de Valence-Chabeuil (Drôme), le P 51 Mustang du 2nd Lieutenant Frederick W.GLOVER, touché par les tirs de la Flak, s'écrase au sol sur le territoire de la commune de Beaumont-Monteux (Drôme). Le pilote indemne est recueilli par la Résistance locale et sera dirigé vers l'Espagne. Le pilote sera de retour à son unité, le 28 mai.

La base aérienne de Bron est en grande partie détruite. On ignore les pertes en vies humaines des militaires allemands qui l'occupent, mais il n'y avait pas d'unités opérationnelles stationnées.

Dans le voisinage de la base aérienne, il y a 21 maisons détruites, 24 endommagées et 47 légèrement détériorées, dont l'église Saint Denis de Bron et le groupe scolaire Ferdinand Buisson. On déplore seulement 2 brondillants tués.



Suite aux bombardements du 30 avril 1944 sur la base aérienne de Bron, les pertes alliées sont les suivantes:

D'après un rapport de la Luftwaffe, les chasseurs de la JG 2 revendiquent avoir abattu, entre 11h 30 et 12h 15, six B 17 dans la région d'Orléans et avoir perdu quatre chasseurs. Ces pertes

Les Bombardements de 1944 en Rhône-Alpes

sont: B 17, serial 42-107012, appartenant au 407 Bomber Squadron du 92nd Bomber Group, crashé dans la région d'Orléans, B 17, abattu dans la région d'Aubigny, quatre B 17 abattus dans la région d'Orléans.

Par ailleurs, l'aviation américaine revendique 8 B 17 endommagés.

Dans les rapports alliés de cette journée, on note la perte du B 17 G-35-DL, serial 42-107012. L'appareil s'écrase, vers 11h 30, près de Viglain à 7 km au sud-est de Sully sur Loire dans le Loiret par 37°50'Nord et 02° 17' Est. L'équipage se composait : 1st Lt CAMPBELL John C, O-747376 pilote, ; 2nd Lt REGAN Joseph F, O-816693 co-pilote; 2nd Lt KITT Murray, O-814338 navigateur; 2nd Lt WILSON Joseph B. O-679267 bombardier; S/Sgt POWERS William J, 32732538c mécanicien navigant; Sgt WERNETH Harry W, 13045228 mitrailleur ventral, Sgt ANGELILLO James J, 3276843 mitrailleur latéral droit ; Sgt ADAMS Jr. George, 39121194 mitrailleur latéral gauche, Sgt MAGNANI George F, 32863098 mitrailleur arrière; S/Sgt WELLS John E, r37655867 radio. Sept corps carbonisés sont retirés des décombres de l'appareil (CAMPBELL, WERNETH, ADAMS et MAGNANI sont inhumés au Cimetière américain d'Epinal, POWERS, ANGELILLO, WELLS sont inhumés aux USA). Le co-pilote REGAN qui a sauté en parachute a atterri au sud de Tigy (Loiret) est recueilli par la Résistance locale, puis traverse la France pour passer en Espagne à Hendaye et regagner Gibraltar et l'Angleterre. Le navigateur KITT et le bombardier WILSON qui ont également sauté en parachute sont faits prisonniers. MACR n°4466



Bombardement du 14 août

Le bulletin météorologique indiquait que les conditions météo de base seraient mauvaises tôt le matin en s'améliorant vers 8 heures. Les conditions nuageuses devaient être claires à peu nuageuses sur la France, et deviendraient très nuageuses plus tard dans l'après-midi. A la suite de cette prévision, il fut décidé que les unités aériennes de la 8th Air Force stationnées en Angleterre attaquaient des objectifs sur la France et en Allemagne.

Ces unités se voyaient assigner, parmi bien d'autres missions, l'attaque de l'aérodrome de Lyon-Bron avec un effectif de deux escadres, l'objectif secondaire étant le complexe industriel du Creusot. Ce Groupe de bombardement se voyait affecter pour accompagnement un groupe de P 47 Thunderbolt et deux groupes de P 51 Mustang.

Entre 11h 43 et 11h 51, 108 B 17 du 14th Bomber Wing (44 et 392 squadrons) et du 95th Bomber Wing (489 et 191 squadrons) de la 8th Air Force, larguent 1813 bombes de 100 lb, 494 bombes de 500 lb et 1142 bombes de 100 lb. incendiaires sur le terrain d'aviation de Lyon-Bron.

Il semble que le but de ce bombardement soit la destruction de la piste bétonnée et de l'infrastructure aéroportuaire à l'est de l'aérodrome.

Les Allemands eurent recours à des requis civils et à des détenus politiques, extraits de la prison Montluc à Lyon, pour combler les entonnoirs causés par l'explosion des bombes. Les journées des 17, 18 et 19 août virent l'exécution sommaire de 109 patriotes détenus politiques, juifs pour la plupart, qui furent jetés dans les trous de bombes. Un monument, en bordure du Fort de Bron, commémore leur mémoire.

Destruction du hangar 'Caquot'



Bombardements alliés sur l'aérodrome de Bron (C) C.A.L.M 07/2013

Bombardements de la région stéphanoise en 1944

4 mars 1944

Bombardement de sites industriels dans la région de Saint Etienne (Loire). Pour cette mission, 16 Lancaster du 617th squadron décollent de la base aérienne de Woodhall Spa en Angleterre avec pour mission de bombarder l'usine Nadella à La Ricamarie. Un appareil est de retour prématurément. Le temps est couvert à l'arrivée des appareils sur la cible, ceux-ci rentrent à leur base sans avoir largué leurs bombes.

Nuit du 10 au 11 mars 1944

Bombardement de l'usine Nadella à La Ricamarie (Loire). Pour cette mission, 16 Lancaster du 617 squadron, serial DV 380, DV 391, DV 403, ME 557; ME 559, JB 139, ME 560, DV 394, EE 146, ME 557, ME 559, JB 139, ME 560, DV 394, EE 146, ME 555, DV 385, DV 246, ME 561, DV 393, ME 562; EE 131, décollent de la base de Woodhall Spa vers 19 heures 45 (heure anglaise), avec pour mission de bombarder des installations industrielles dans la région de Saint Etienne. Les bombardiers sont sur la cible vers 23 heures 45 et sont de retour à leur base, le lendemain matin vers 3 heures 30. Le temps était couvert sur la cible avec une visibilité modérée. De très nombreuses bombes de 1000 lb sont larguées, ainsi que des bombes incendiaires. La mission semble être un succès moyen.

D'après l'ouvrage de Decot: Pilotes français sur la Vallée du Rhône.

«Il pleuvra fort ce soir sur les Aiguilles.

La préparation du bombardement par la RAF de l'usine Nadella à La Ricamarie, à quelques kilomètres au sud-ouest de Saint Etienne, ne manque pas de pittoresque!

Fin 1942, Marguerite Gonon, apprenait par sa belle-sœur que cette usine fabriquait, sous contrôle allemand, des roulements à billes pour avions. Elle en parla à un résistant, qui, parti pour Londres, ne donna pas suite à son information.

Durant l'été 1943, la tenace «Christine» reprenait contact, par l'entremise du Docteur Replat, avec deux autres résistants qui jugeaient cette fois-ci le renseignement intéressant. Mais il fallait transmettre l'information à Londres par un autre moyen que le poste émetteur, rare et très surveillé.

En septembre, un appel téléphonique de Yves Ledeuiff la priait de «venir chercher ses bouquins à Clermont-Ferrand». Il s'agissait en réalité de venir prendre possession d'un pigeon voyageur parachuté par la RAF avec son sac de grains ! «A chaque patte, l'oiseau avait été muni d'un petit tube en matière verte, contenant crayon et papier à filigrane». Son transport entre Clermont-Ferrand et Saint Etienne, dans un compartiment de chemin de fer bondé de soldats allemands, attira surtout l'attention d'une voyageuse française qui voulait absolument voir le petit chat au fond de son panier.

Le 21 septembre, «Christine» lâchait le pigeon voyageur emportant les coordonnées précises de l'usine. Quarante huit heures après, un message annonçant son arrivée en Angleterre était transmis : «Jean Bourg est bien arrivé».

Des équipages anglais travaillèrent sur la maquette de l'usine pour se retrouver quelques mois plus tard dans leurs bombardiers, à destination du département de la Loire.

Dès le lâcher des fusées éclairantes, vers vingt trois heures, au dessus de l'usine, des centaines de personnes partirent se réfugier dans les bois.

«Les appareils descendaient en piqué et lâchaient leurs bombes dans un bruit assourdissant accompagné de gerbes de flammes. Ils plongeaient par vagues successives de trois ou quatre appareils puis rasaient les toits avant de disparaître dans la nuit».

Les Bombardements de 1944 en Rhône-Alpes

Le bombardement, qui dura 45 minutes, s'effectua avec précision. L'usine Nadella, entièrement détruite, ne fut jamais reconstruite. Malgré tout la grande rue de La Ricamarie, les quartiers de Montrambert, de La Verrerie, de Méline furent atteints ; «dix maisons furent détruites, la route nationale 88 et la ligne de chemin de fer Saint Etienne-Langeac touchée, les voies 1 et 2 coupées en plusieurs endroits. Un wagon d'explosif sauta près de la gare qui fut, de ce fait, très endommagé. La circulation ferroviaire fut interrompue quarante huit heures. On déplora 51 morts et 70 blessés à La Ricamarie, 8 morts et 16 blessés au Chambon-Feurolles.»

26 mai 1944

Bombardement du site ferroviaire de Saint Etienne (Loire)

Le 5th Combat Wing dispose des 160 B 17 du 2, 97, 301, 463 et 483rd Bomb Groups, escortés par les chasseurs P 51 du 31st Fighter Group, qui décollent pour le bombardement des installations ferroviaires de Saint Etienne. Seuls 153 appareils bombardent la cible, à 10h 15, depuis une altitude d'environ 20500/23500 pieds et larguent 440 tonnes de bombes explosives et incendiaires de 500 lb. L'axe de bombardement 242° depuis le dernier point visuel situé sur Givors.

Les installations ferroviaires ne sont que partiellement atteintes, mais la population civile compte de nombreux morts. Il y aurait eu environ 870 morts et 1500 blessés parmi la population civile, dont tous les élèves de l'école primaire de Tardy et un grand nombre de sinistrés.



Origines des photos : National Archives and Records Administration USA

Bombardements de la région stéphanoise en 1944 (C) C.A.L.M 04/2014

Bombardements de Vénissieux en 1944

Nuit du 25 au 26 mars 1944

Bombardement de l'usine de la Société Industrielle Générale de Moteurs d'avions (SIGMA) à Vénissieux (Rhône). Pour cette mission, 22 quadrimoteurs Lancaster de la Royal Air Force décollent de leurs bases anglaises vers 19 heures 30 (heure anglaise) :

- 6 appareils du 106th squadron de la base de Metheringham :Lancaster, serial ND 339, ND 583, JB 663, ND 332, JB 601, JB 663
- 16 appareils du 617th squadron de la base de Woodhall Spa :Lancaster, serial DV 380, XXX, ME 559, ME 557, JB 139, DV 394, DV 402, EE 146, DV 391, EE 131, ED 763, DV 385, ME 555, ME 561, DV 393, ME 554

Extrait du livre «Bombardement sur la France»

'Douze usines dans le viseur' . 'All bombs within the white apron'

Pour en arriver à expédier ce message de succès, se référant à l'ordre donné par le Vice-Marshal Ralph Cochrane pour qui : 'toutes les bombes devaient tomber à l'intérieur du carré blanc' tracé sur la carte de la cible, il a fallu revenir trois nuits consécutives au-dessus de l'usine fabriquant des moteurs d'avions à Vénissieux. Manière de désigner l'usine SIGMA : éléments de moteurs d'avions pour la Luftwaffe. L'usine - 10 hectares dont 2 hectares couverts - est encastrée dans un complexe industriel englobant les usines Berliet, SOMUA, Maréchal, la Chimioteknik, la Société française des électrodes et les Aciéries de Longwy.

Mission de détruire la SIGMA est confiée, cette nuit du 23 au 24 mars 1944, aux 'Factory Busters' du 617th squadron, éclairés par leur Flare Force : le 106th squadron. Un total de vingt Lancaster.

Le bombardement – que les civils croient à tort 'mené par soixante avions se succédant par vagues de quinze', amalgamant les passages de la même formation – commence. Altitude : de 1 000 à 1 500 mètres.

'Ne puis garantir identification, mais garde bon espoir' ! fait savoir à la base, le Wing Commander. Espoir fallacieux : le raid est un échec. La cible assignée quelques instants avant le décollage, n'a pas fait l'objet d'un plan élaboré ; les avions éclaireurs avaient raté l'illumination de l'objectif, d'autant que l'agglomération d'usines a perturbé l'identification ; la cible, plutôt petite, exigeait un raid à basse altitude où, à tout le moins, un clair de lune parfait pour un raid à moyenne altitude.

Cinq bombes à l'intérieur de la SIGMA ou de ses abords. Huit dans le terrain de sport de Berliet. Seule la ligne de force électrique alimentant la SIGMA a été coupée. Pas de victimes par coups directs, reconnaît Vichy. La population a eu largement le temps d'évacuer ses maisons et de se disperser dans la campagne. Sauf une famille de six personnes qui s'était réfugiée dans sa cave en entendant les premières bombes à retardement, et qui a été écrasée sous les décombres de sa maison soufflée par l'explosion d'une bombe à huit mètres du mur. Une soixantaine de villas ont été détruites ou rendues inhabitables. Les quartiers de Saint Fons et de Vénissieux ont été privés en partie de téléphone, et complètement d'eau.

Bref, il fallait revenir à Vénissieux, leçons tirées.

Ce serait pour le 25 mars. Avec 22 Lancaster.

Cheshire a obtenu l'autorisation pleine et entière d'attaquer à basse altitude s'il le juge opportun. Et, ...d'assurer lui-même l'éclairage plutôt que de se 'fier' au 106th squadron. Eclairage dont il confie le commandement à un ex-Pathfinder, le Flight-Lieutenant R.S.D. Kearns, vétéran des raids sur Anthéor. Le squadron n'emporte, à cette fin, que des incendiaires.

Et pourtant...

Les premiers éclairants – à 22h 25 heure allemande – tombent en dehors de la cible. De passage en passage, Kearns réussit à concentrer très vite leur suspension au-dessus de l'usine. Arrive alors Cheshire qui, passant au-dessus du Rhône, procède à basse altitude, au repérage du lieu de marquage. Quand surgit l'inattendu : venu du côté opposé, le squadron leader J. Mc Carthy fonce au-dessus de l'usine et, sans prévenir, expédie tout son paquet d'incendiaires, qui tombe à travers le complexe, certaines s'embrasant sur un toit en dents de scie, similaire à celui présenté au briefing comme une portion de la cible.

Cheshire, rassuré, largue ses marqueurs sur ce toit, puis après coup, réalise que lui-même et Mc Carthy ont lâché incendiaires et marqueurs à quelques trois ou quatre cent mètres de l'objectif réel. Le Wing Commander s'empare illico de son radio-téléphone et donne à Mc Carthy gisement et distance à partir de ces feux de Bengale mal placés. Et pique pour lancer ses propres Target Indicators. Qui atterrissent entre marqueurs précédents et cible.

Mc Carthy, déférend à l'ordre de son chef, effectue donc un nouveau run pour larguer ses deux derniers jalons lumineux, pile sur la cible, où ils s'embrasent à l'intérieur du hangar principal.

Vingt minutes se sont écoulées.

'Lancer les bombes sur les marqueurs'! ordonne, du coup, Cheshire.

Les aviateurs larguent au-dessus des feux de Bengale comme prescrit, mais ordre mal compris ? ou maladresse ? les marqueurs pris pour repères sont les premiers lancés ; ceux qui étaient tombés à quatre cents mètres à l'ouest.

Hurlément de Cheshire à la radio. Imperturbables, les bombardiers continuent à laisser tomber leurs projectiles au même endroit. Pourtant, le Flying Officer N. Ross réussit à loger un chapelet d'incendiaires dans l'aire de la cible : ce qui semble provoquer quelques incendies. Les sept bâtiments industriels ont reçu une ration de bombes perdues ou non.

'Regret limited damage only'! sera le message morose expédié à sa hiérarchie par Cheshire à son retour.

Et il faudra revenir sur Vénissieux : ce serait pour le 29 mars avec 15 Lancaster ;

Selon une autre technique : interdiction d'attaquer à basse altitude, et pour le 106th squadron, mission limitée au seul jet de fusées éclairantes.

Un désastre, l'éclairage : les premiers éclairants, qui auraient dû agir comme repères, ne se sont pas allumés ; et les équipages du 106th squadron ne savent plus quoi faire. Quinze minutes passent. Le temps pour Cheshire, d'arriver sur les lieux. Et d'ordonner aux siens – les marqueurs - de larguer la petite dotation d'éclairants qu'ils emportent à titre de précaution. Le tir est, cette fois, bien concentré, juste au-dessus de l'usine.

Cheshire, aussitôt, entreprend son run de marquage, afin d'exploiter le peu de visibilité avant extinction des éclairants. Ses marqueurs atterrissent à soixante mètres du centre de l'usine.

'Bombs go' !

Un succès, aucune bombe hors de la cible. Les usines brûlent furieusement. Vichy confirme : l'usine est à reconstruire entièrement, mais les moyens de production sont en grande partie intacts. Peu de victimes civiles, la population étant évacuée depuis le premier raid. Mais une Flak désormais sur le qui-vive aura touché deux Lancaster : celui du Flight Lieutenant Kearns et celui du Flying Officer Duffy qui rentre sur trois moteurs.

Heure à laquelle Cheshire exprime à ses supérieurs sa légitime satisfaction : ‘ Toutes les bombes à l’intérieur du carré blanc ’ ! »

Nuit du 29 au 30 mars 1944

Bombardement de l’usine de la Société Industrielle Générale de Moteurs d’avions (SIGMA) à Vénissieux (Rhône). Pour cette mission, 19 quadrimoteurs Lancaster de la Royal Air Force décollent de leurs bases anglaises vers 19 heures 30 (heure anglaise) :

- 4 appareils du 106th squadron de la base de Metheringham : Lancaster, serial ND 682, ND 332, JB 601, JB 664
- 15 appareils du 617th squadron de la base de Woodhall Spa : Lancaster, serial DV 380, ME 557, ME 560, JB 139, DV 391, DV 402, EE 131, DV 246, DV 385, ME 562, ME 561, ME 559, DV 394, ME 554, DV 403

Vers 0 heure 30 (heure française), l’usine SIGMA est entièrement détruite au cours de ce bombardement.

Extrait du livre “Bombardement sur la France”

La mission de ces appareils est le bombardement de l’usine de fabrication de moteurs d’avions SIGMA à Vénissieux, près de Lyon. Le bombardement a lieu vers 23 heures 50 depuis 9000/10000 pieds, par temps clair et bonne visibilité, avec des bombes de 500 lb. Les six appareils du 106 illuminent la cible en cerclant celle-ci, et en larguant des bombes incendiaires de 30 lb. Les appareils sont de retour à leurs bases le lendemain matin vers 3 heures 30.

Nuit du 1 au 2 mai 1944

Bombardement des usines Berliet à Vénissieux (Rhône). La mission des appareils est le bombardement de l’usine de constructions automobiles Berliet à Vénissieux, près de Lyon. Excellent temps sur le trajet et sur la cible. Le trajet suivi par les appareils est le suivant : de leur bases, Reading, Selsey Bill, Cabourg, coordonnées 4735/0121, 4720/0252, 4537/0508, Vénissieux, 4540/0440, 4735/0121, Cabourg, Selsey Bill, Reading, et leurs bases. Aucun chasseur ennemi ou Flak au cours de la mission.

Les 5 appareils du 100th squadron illuminent la cible qui est reconnaissable visuellement. Le bombardement, entre 1 heure et 1 heure 15, se fait dans d’excellentes conditions depuis une altitude comprise entre 8000 et 10000 pieds. Les dernières vagues de bombardiers sont gênées dans leur visée par une épaisse fumée noire qui se dégage des incendies. Tous les appareils sont de retour à leurs bases le lendemain matin vers 4 heures 30.

Pour cette mission, 68 quadrimoteurs Lancaster de la Royal Air Force décollent de leurs bases anglaises aux environs de 21 heures 30 (heure anglaise) :

- 6 appareils du 12nd squadron, Lancaster, serial ND 528, ND 799, LL 909, JB 462, ME 758, LM 514 décollent de la base aérienne de Wickenby vers 21h 30 (heure anglaise), le temps est excellent sur la cible, qui est bombardée vers 1 heure 05 depuis 8000/10000 pieds avec des bombes de 500 et 1000 lb. Les appareils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 30.
- 5 appareils du 100th squadron, Lancaster, serial ND 388, ND 356, ND 594, ND 326, ME 670 décollent de la base aérienne de Grimsby vers 21h 30 (heure anglaise). Les 5 appareils sont sur la cible vers 1 heure et depuis 8000/10000 pieds illuminent la zone du bombardement.

Les Bombardements de 1944 en Rhône-Alpes

- 8 appareils du 101st squadron, Lancaster, serial LM 479, ME 616, ME 617, LL 751, LM 617, LM 369, LM 457, LL 756, décollent de la base aérienne de Ludford Magna vers 21h 30. Les appareils sont sur la cible vers 1 heure 15, et larguent leurs bombes de 1000 lb depuis une altitude d'environ 10000 pieds. Les appareils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 30.
- 6 appareils du 103rd squadron, Lancaster, serial ND 925, ND 411, ND 905, LL 941, JB 733, ME 673 décollent de la base de Beaulieu vers 21h 30 (heure anglaise). Les appareils sont sur la cible vers 1 heure 15, et larguent leurs bombes de 500 et 1000 lb depuis une altitude de 8000/10000 pieds. Les appareils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 30.
- 10 appareils du 166th squadron, Lancaster, serial DV 367, ND 628, ND 614, ME 647, ME 775, ND 579, LL 743, LL 896, ND 399, ND 707 décollent de la base aérienne de Kirmington, vers 21h 30 (heure anglaise). Les appareils sont sur la cible vers 1 heure 10, et larguent leurs bombes de 1000 lb d'une altitude d'environ 8000 pieds. Les appareils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 30.
- 8 appareils du 460th squadron, Lancaster, serial ME 698, ND 656 (de retour prématurément à sa base), JB 741, LL 907, LL 905, ND 674, LM 530, ME 649 décollent de la base aérienne de Binbrook, vers 21h 30 (heure anglaise). Les appareils sont sur la cible vers 1 heure 15, et larguent 88 bombes de 1000 lb et 8 de 500lb depuis une altitude d'environ 10000 pieds. Les appareils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 15.
- 7 appareils du 550th squadron, Lancaster, serial LL 850, LL 826, ND 733, LL 747, LL 837, LM 455, ME 687 décollent de la base aérienne de North Killinghelme aux environs de 21h 25 (heure anglaise). Les appareils sont sur la cible entre 1 heure 05 et 1 heure 15 et larguent leurs bombes entre 8000 et 11000 pieds. Les appareils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 30.
- 7 appareils du 576th squadron, Lancaster, serial LL 836, ME 586, LL 796, ME 583, ND 903, ME 703, ND 783 décollent de la base aérienne de Elsham Wolds aux environs de 21h 30 (heure anglaise). Ils larguent sur la cible : 22 bombes de 1000 lb et 4 de 500lb. Les appareils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 30.
- 5 appareils du 625th squadron, Lancaster, serial ND 619, ME 733, ME 682, LM 512, MD 697 décollent de la base aérienne de Kelstern aux environs de 21h 30 (heure anglaise). Ils sont sur la cible vers 1 heure 05 et larguent leurs bombes depuis 9000 pieds. Les appareils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 30.
- 6 appareils du 656th squadron, Lancaster, serial LL 753, MD 952, LL 772 (de retour prématurément à sa base), LL 829, XXX, ME 750 décollent de la base aérienne de Vickersby vers 21 heures 30 (heure anglaise). Les appareils sont sur la cible vers 1 heures 05 et larguent leurs bombes de 500 et 1000 lb depuis une altitude entre 8000 et 10000 pieds. Ils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 30.

D'après l'ouvrage de Daniel DECOT: Pilotes français sur la Vallée du Rhône.

Vers 0 heure30, les usines Berliet à Vénissieux sont sérieusement touchées et la production est ralentie pour de longues semaines. Des habitations dans le centre de Vénissieux et du quartier du Charréard sont détruites.

Extrait du livre «Bombardements sur la France»

0 heure 28, alerte sur Vénissieux.

75 Lancaster survolent, à la même minute, Roanne, cap sur Lyon où ils sont signalés à 0 heure 45. Un quart d'heure après, les bombes tombent.

Cible : les usines Berliet à Vénissieux, à qui il sera reproché à la Libération d'avoir livré 2239 véhicules aux Allemands. Non sans qu' il soit reconnu que Berliet aura réussi à maintes reprises à freiner les exigences et exactions allemandes. En ce début mai, la production est tombée à quatre véhicules par jour.

480 bombes en quarante minutes : 270 sur l'usine et la Cité Berliet, 170 à l'extrémité du triage, 40 sur le triage SNCF de Vénissieux. L'entreprise avait fait évacuer la cité ouvrière quelques semaines plus tôt : elle est complètement rasée. Plus d'une vingtaine de morts et 70 blessés.

Seuls deux coups au but : l'un au culot de la fonderie et l'autre sur les compresseurs d'air de l'emboutissage. Une vingtaine de machines-outils détruites, soit 10% au plus, 90% des produits fabriqués sont récupérables. Effets spectaculaires, surtout dans l'avenue B qui a reçu le plus grand nombre de bombes : 21 voies de la gare de triage coupées et 67 wagons détruits.

Pour la Royal Air Force qui n'a perdu aucun appareil, «l'usine est seulement endommagée, les voies ferrées et usines adjacentes sont également frappées».

25 mai 1944

Bombardement des installations ferroviaires de Vénissieux (Rhône).

Le 5th Combat Wing fait décoller deux formations : 135 B 17 des 99, 483 et 301st Bomb Groups et 68 B 17 des 2 et 97th Bomb Groups. Ces appareils sont accompagnés par des chasseurs P 38 Lightning et P 51 Mustang du 306th Fighter Wing. La première formation, avec seulement 63 appareils, bombarde la cible aux environs de 13h 10 avec des bombes de 1000 lb ; la deuxième formation, avec 61 appareils, bombarde la cible à 13h 02 avec des bombes de 500 lb. Les altitudes de bombardement se situent entre 21000 et 24000 pieds (7000/8000 mètres).

Les ateliers de réparation de matériels roulants et le dépôt de locomotives sont atteints, l'usine SOMUA, qui fabrique et répare les matériels roulants ferroviaires et divers types d'engins motorisés, est également touchée, ainsi que d'autres établissements situés dans le périmètre du bombardement. On dénombre une cinquantaine de morts et près de cent blessés dans la banlieue sud de Lyon.

Bombardements de Vénissieux en 1944 (C) C.A.L.M 04/2014

Bombardement d'Annecy en 1944

Nuit du 9 au 10 mai 1944

La mission des appareils est le bombardement d'une usine de fabrication de roulements à billes, l'usine SRO à Annecy (Haute-Savoie). L'objectif est situé en pleine ville. Le bombardement a lieu vers 2 heures du matin, depuis une altitude d'environ 7000 pieds. Il est estimé que 300 bombes, soit 120 tonnes, ont été larguées sur la cible.

Pour cette mission, 38 quadrimoteurs Lancaster de la Royal Air Force décollent de leurs bases anglaises aux environs de 21 heures (heure anglaise) dans la soirée du 9 mai :

- 10 appareils du 630th squadron de la base de East Kirkby, Lancaster, serial LM 538, ND 685, ND 793, ND 537, XXX, LL 949, ME 739, ND 531, XXX, ME 650 décollent vers 21 heures 20, et sont de retour le lendemain matin vers 6 heures 30.
- 11 appareils du 207th squadron de la base de Spilsby, Lancaster, serial ME 667, ND 522, ND 570, ND 866, ND 555, ND 567, LM 535, ME 681, ME 678, LL 902, ND 871 décollent vers 21 heures 20, sur la cible à 2 heures 10 vers 7000 pieds, et sont de retour le lendemain matin vers 6 heures 30.
- 6 appareils du 97th squadron, Lancaster, serial ND 961, ND 862, ND 451, ND 589, ND 740, ND 764 décollent vers 21 heures 20, sur la cible vers 2 heures, et sont de retour le lendemain matin vers 6 heures 15.
- 11 appareils du 57th squadron de la base aérienne de East Kirkby, Lancaster, serial ND 594, ND 405, JB 520, ND 872, ND 509, JB 486, LM 517, ND 560, ND 879, LM 522, LL 940 décollent vers 21 heures 15, et sont de retour le lendemain matin vers 6 heures 15.

- 4 Mosquito du 627th squadron, serial DZ 477, DZ 426, DZ 525 décollent, vers 23 heures 55, de la base de Woodhall Spa, ils doivent assurer l'identification et le marquage de la cible. Un appareil est de retour prématurément par suite d'un fort givrage.

Les appareils sont de retour à leurs bases aux environs de 6 heures dans la matinée du 10 mai.

Extrait du journal «L'Ecoute» du Groupe S.A.P 1/71 (Sécurité Aérienne Publique):

« *Le Colonel vous parle.*

Dans la nuit du 9 au 10 mai 1944, des avions isolés venant de Grande Bretagne abordent la maille de Lyon vers 1 heure du matin dans la région de Vichy.

Ils traversent le Rhône entre Lyon et le parallèle de Saint Etienne, puis évoluent à l'est du fleuve, où, en l'absence de postes de guet français, ils ne peuvent être suivis.

Vers 1 heure 25, le P.A de Chambéry signale quelques BA ; quelques minutes après, c'est au tour du P.A d'Annecy d'annoncer des bruits d'avions.

Sans doute s'agit-il de reconnaissances isolées faites comme de coutume par des appareils anglo-américains. Mais non, changement de tactique. Les bombardiers anglo-américains ont abordé la zone sud isolément et se sont donnés rendez-vous sur le lac d'Annecy, à proximité de la ville, quelques instants seulement avant d'attaquer à la bombe.

Les Bombardements de 1944 en Rhône-Alpes

La surprise est presque complète, car l'ordre d'extinction n'était transmis qu'à 1 heure 10 par le C.A.P de Lyon, alors que le premier avion survole la ville à basse altitude à partir de 1 heure 25. L'ordre de danger aérien est alors reçu. Le Commandant du C.A d'Annecy s'installe auprès du central et vérifie l'exécution de la transmission des messages. Le C.A se compose, en effet, de deux alvéoles de garage mitoyennes, communiquant par un

petit guichet. Bientôt, le P.A, installé sur le toit d'un immeuble de sept étages manifeste une activité intense.

Les messages se succèdent : 1h31, 1h 38,1h 43,1h 47, 1h 48, 1h 50 ; des quadrimoteurs bi-dérives (NDLR ????) passent à moyenne ou basse altitude au-dessus d'Annecy.

Et l'on attend toujours l'autorisation de déclencher les sirènes.

1h 57, le P.A signale la chute d'une bombe incendiaire. Plus d'hésitation, les sirènes se font entendre, mais peu de temps après, quatre modulations : panne de courant force.

Au hurlement des sirènes succèdent rapidement le bruit d'explosions des bombes.

Le C.A tremble. Les téléphonistes ne sont pas très rassurées, mais n'en laissent rien paraître et continuent leur travail imperturbablement. L'une reliée au C.A par le poste de commandement, transcrit les messages qu'elle passe à sa camarade installée devant le central, qui les transmet au C.A.P de Lyon, la troisième consigne sur un cahier d'alerte, les communications, messages, etc...

Dehors, les chapelets de bombes se succèdent toutes les minutes environ ; une bombe vient de toucher de plein fouet le relais téléphonique par où passent les câbles reliant le C.A à Lyon, Annemasse, Sallanches, Chambéry, Grenoble. Les PTT de la ville ne répondent pas non plus, et le C.A se trouve subitement isolé du monde extérieur, tel un bateau désemparé sur une mer démontée. Tout le sol est secoué violemment par les explosions voisines. Une poussière aveuglante et sèche remplit le local

Le personnel militaire disponible du C.A se trouve sur le pont attendant patiemment, mais avec une certaine angoisse que cesse ce déluge de fer et de feu.

Quant au P.A situé à l'angle de la rue Guillaume Fichet et de la rue de la Paix, au sommet d'un immeuble moderne de sept étages, en ciment armé, il semble s'être transporté au sommet du mat de hune d'un bateau naviguant sur une mer démontée. Les éclats pleuvent sur les toits environnants, lorsque tout à coup par le souffle de bombes de gros calibre, le toit de la cage d'ascenseur qui tient lieu de plancher au mirador se lézarde, obligeant les guetteurs à conserver un équilibre d'autant plus nécessaire que la rue se présente à 25 mètres en dessous.

A 2 heures 20, le bombardement cesse, les avions partant dans la direction de l'ouest.

A 2 heures 25, l'équipe du C.A obtient la communication téléphonique par l'inter qui reprend son activité.

Je tiens à féliciter tout le personnel du C.A qui a continué à assurer sa mission crânement, à la française, et qui a mérité le témoignage de satisfaction que lui a décerné le Général Inspecteur.

Mais je tenais à porter ces faits à votre connaissance par la voix du journal du Groupe, car vous serez heureux de connaître l'attitude courageuse de vos camarades et des dames employées du C.A d'Annecy. Je sais qu'à l'occasion, guetteurs, téléphonistes,

Les Bombardements de 1944 en Rhône-Alpes

centralistes, gradés du Groupe S.A.P 1/71 vous serez aussi vaillants que vos camarades d'Annecy.

Je suis fier de vous commander. «Le Colonel»

Extrait du livre «Bombardement sur la France»

Bien mauvais temps, cette nuit du 9 au 10 mai 1944, pour 39 Lancaster qui, précédés de quatre Mosquito, se portent sur Annecy. Si mauvais, ce temps rencontré en cours de vol, que seuls deux Mosquito parviennent, malgré une couche de nuages persistante, jusqu'à la cible que recouvre un ciel lourdement givré : l'usine de roulements à billes SRO.

A 1 heure 15, le Central de la Défense Passive téléphone l'avis d'extinction des feux, puis cinq minutes après, l'avis de danger aérien. Presque aussitôt, les premiers avions survolent, et lancent les fusées pour baliser l'objectif. Les deux Mosquito ont en effet réussi à traverser la couche de nuages pour marquer correctement la cible. Les sirènes ne retentissent qu'après les premières bombes.

Vingt deux minutes de raid. Plus de 300 bombes, 120 tonnes dans le seul périmètre de l'usine. Et une vingtaine de bombes au-delà vers l'avenue des Gobelins. 24.000 mètres carrés de bâtiments de l'usine SRO ne sont plus que tas de moellons et ferrailles tordues. Seuls le bâtiment administratif et la cantine restent à peu près intacts. 1.266 machines de production anéanties. En ville, 110 maisons plus ou moins touchées, 150 familles sans abri, 14 morts et 26 blessés.

«Aucun avion perdu. Attaque hautement couronnée de succès, bien qu'elle eût été livrée sur une cible fort étroite».



Extrait de presse locale :

Dans la nuit du 10 au 11 mai 1944, 39 bombardiers Lancaster accompagnés de 4 Mosquito du 5ème Group de la Royal Air Force participent à une mission de bombardement sur une usine de roulements à billes à Annecy (Haute-Savoie). Le rapport de mission mentionne que la météo est très mauvaise sur le trajet des appareils. Aucun appareil n'est perdu au cours de cette mission, mais quelques uns se «délestent» de leurs bombes lors de leur passage au-dessus de la Haute-Loire. Ainsi, les villages de Loudes, Vorey, Freycenet-Latour et surtout Le Brignon subissent quelques dégâts. Dans cette dernière localité, vers 2 heures 30, une bombe tombe sur une habitation et provoque la mort de trois personnes, les dégâts matériels sont très importants. Quelques bombes sont larguées au voisinage d'autres localités de la région.

Bombardement d'Annecy en 1944 (C) C.A.L.M 04/2014

Bombardements du 25 et 26 mai 1944 en Région Rhône-Alpes

25 mai 1944

Ce jour-là, la 15th Air Force, depuis les terrains d'aviation situés dans le sud de l'Italie, déploie 575 appareils pour les bombardements des installations ferroviaires de Lyon-Vénissieux, de Toulon, de Carnoules, d'Ambérieu en Bugey, et de Givors-Badan. Simultanément sont bombardés les dépôts de carburant de Porto Marghera, le port et les chantiers navals de Monfalcone et le terrain d'aviation de Piacenza en Italie. Un total de 1180 tonnes de bombes de gros calibre et des bombes à fragmentation de 20 lb sont déversées sur les objectifs.

Les installations ferroviaires (dépôts de matériels roulants et de locomotives, ateliers d'entretien et de réparation, gares de triage), situées dans le sud de la France, et utilisées par l'ennemi, sont bombardées. Il s'agit d'interdire temporairement le trafic ferroviaire vers l'Italie à travers le tunnel du Mont Cenis ou la ligne du bord de mer.

A leur retour de mission, les bombardiers sont interceptés par des avions de chasse allemands dans la basse Vallée du Rhône, et lors des combats aériens des appareils allemands sont abattus.

Au moment où les bombardiers s'apprêtent à quitter le continent, les batteries de Flak côtière entrent en action et leurs tirs abattent trois B 24 du 464 Bomber Group :

- le premier s'écrase dans la banlieue de Cannes (Alpes Maritimes). MACR n° 5415
- le deuxième, au large de Cannes (Alpes Maritimes). MACR n° 5054
- le troisième, au nord-est d'Agay (Var). MACR n° 5055

Bombardement des installations ferroviaires de Vénissieux (Rhône)

Le 5th Combat Wing fait décoller deux formations : 135 B 17 des 99, 483 et 301st Bomb Groups et 68 B 17 des 2 et 97th Bomb Groups. Ces appareils sont accompagnés par des chasseurs P 38 Lightning et P 51 Mustang du 306th Fighter Wing. La première formation, avec seulement 63 appareils, bombarde la cible aux environs de 13h 10 avec des bombes de 1000 lb; la deuxième formation, avec 61 appareils, bombarde la cible à 13h 02 avec des bombes de 500 lb. Les altitudes de bombardement se situent entre 21000 et 24000 pieds (7000/8000 mètres).

Les ateliers de réparation de matériels roulants et le dépôt de locomotives sont atteints, l'usine SOMUA, qui fabrique et répare les matériels roulants ferroviaires et divers types d'engins motorisés, est également touchée, ainsi que d'autres établissements situés dans le périmètre du bombardement. On dénombre une cinquantaine de morts et près de cent blessés dans la banlieue sud de Lyon.

Bombardement des installations ferroviaires d'Ambérieu en Bugey (Ain)

Le 55th Combat Wing dispose de 61 B 24 du 460 et 485th Bomber Group qui décollent avec pour mission le bombardement des installations ferroviaires d'Ambérieu en Bugey. Seuls 51 appareils bombardent la cible, vers 13h 20, depuis une altitude comprise entre 21500 et 22000 pieds, larguant des bombes de 500 lb. L'axe de bombardement est 295° depuis le dernier point visuel situé au nord du Lac du Bourget. La ligne ferroviaire Lyon-Chambéry est coupée, de nombreux équipements ferroviaires sont touchés, et un grand nombre de wagons de marchandises détruits.

Extrait du livre «Bombardements sur la France»

A 13h 15, alerte.

A 13h 20, une première vague d'avions ravage la plaine entre Bettant et Saint Denis.

A 13h 30, une seconde vague atteint le faisceau de triage, les quartiers de la gare, de Jean de Paris et Saint Denis. Des maisons sont détruites ou endommagées. On compte une dizaine de morts et une quarantaine de blessés.

Bombardement des installations ferroviaires de Givors-Badan (Rhône)

Le 55th Combat Wing dispose de 73 B 24, 36 appareils du 464 et 37th du 465th Bomb Group, qui décollent avec pour mission le bombardement des installations ferroviaires de Badan à Grigny. Seuls 65 appareils bombardent la cible, vers 12h 45, depuis une altitude comprise 20000 et 22000 pieds, larguent 115 tonnes de bombes de 500 lb. L'axe de bombardement est 263° depuis le dernier point visuel situé sur la localité de La Verpillière (Isère). Les B 24 sont escortés par des P 38 du 304th Wing;

En dehors des installations ferroviaires durement touchées, des sites industriels voisins sont atteints, des liaisons ferroviaires coupées, mais aussi des quartiers proches de la cible. On compte 38 morts, dont six employés de la SNCF à Grigny, et 99 blessés, une cinquantaine d'habitations sont atteintes.

Sur la commune de Communay, en rive gauche du Rhône, aucune victime, mais de nombreuses habitations sont détruites, 160 impacts de bombes sont décomptés.

26 mai 1944

Ce jour-là, la 15th Air Force qui poursuit ses bombardements sur le système ferroviaire dans le sud de la France déploie, depuis les terrains d'aviation situés dans le sud de l'Italie, 932 appareils :

153 B 17 «B 17 Forteresses Volantes» sur 160 prévus

509 B 24 «Liberator» sur 547 prévus

114 P 38 «Lightning» sur 130 prévus

76 P 51 «Mustang» sur 95 prévus

Un total de 1587 tonnes de bombes de 500 livres sont larguées:

407 tonnes par les B 17

1180 tonnes par les B 24

sur les installations ferroviaires de Saint Etienne, Lyon-La Mouche, Lyon-Vaise, Chambéry et Grenoble et Nice, ainsi que sur le pont ferroviaire sur le Var.

La 15th Air Force dispose de :

- Bombardiers :

5 groupes de B 17 du 5th Combat Wing (2, 97, 301, 463 et 483rd Bomb Groups) sur Saint-Etienne.

4 groupes de B 24 du 47th Combat Wing (98, 376, 449 et 450th Bomb Groups) sur Nice et les ponts sur le Var.

3 groupes de B 24 du 49th Combat Wing (451, 461 et 484th Bomb Groups) sur Lyon-Vaise.

4 groupes de B 24 du 55th Combat Wing (460, 464, 465 et 485th Bomb Groups) sur Lyon-La Mouche, Lyon-La Guillotière.

4 groupes de B 24 du 304th Combat Wing (454 et 459th Bomb Groups) sur Chambéry, et (455 et 456th Bomb Groups) sur Grenoble.

Les Bombardements de 1944 en Rhône-Alpes

Chasseurs :

3 groupes de P 38 et 2 groupes de P 51 du 306th Fighter Wing

Les pertes, déclarées par la 15th Air Force, pour cette journée, sont de 1 chasseur P 38 et de 2 bombardiers B 24. Dans les rapports de pertes enregistrées par MACR, on trouve :

B 17, serial 42-39999, BG 2, crash en mer au large de Calvi, MACR n° 5831

B 24, serial 42-78303, BG 460, crash en mer large de Calvi, MACR n° 5368

B 24, serial 41-28972, BG 449, crash en mer embouchure Var, MACR n° 5435

L'objectif de ces bombardements est de rendre temporairement inutilisable le réseau ferroviaire dans le sud de la France, et tout particulièrement les liaisons vers l'Italie, par le tunnel du Mont Cenis et par la voie du littoral méditerranéen. Le pont ferroviaire sur le Var est d'une importance stratégique. Les cibles d'opportunité sont le viaduc ferroviaire d'Anthéor et les ponts sur le Var.

La Luftwaffe disposait dans le sud de la France d'environ 125/150 chasseurs. La Flak est pratiquement inexistante autour de ces installations ferroviaires, sauf pour Nice et le pont sur le Var qui sont défendus par 17 canons antiaérien de gros calibre.

Bombardement du site ferroviaire de Saint Etienne (Loire)

Le 5th Combat Wing dispose des 160 B 17 du 2, 97, 301, 463 et 483rd Bomb Groups, escortés par les chasseurs P 51 du 31st Fighter Group, qui décollent pour le bombardement des installations ferroviaires de Saint Etienne. Seuls 153 appareils bombardent la cible, à 10h 15, depuis une altitude d'environ 20500/23500 pieds et larguent 440 tonnes de bombes explosives et incendiaires de 500 lb. L'axe de bombardement 242° depuis le dernier point visuel situé sur Givors.

Les installations ferroviaires ne sont que partiellement atteintes, mais la population civile compte de nombreux morts. Il y aurait eu environ 870 morts et 1500 blessés parmi la population civile, dont tous les élèves de l'école primaire de Tardy et un grand nombre de sinistrés.



Bombardement du site ferroviaire de Lyon-Vaise (Rhône)

Le 49th Combat Wing dispose de 116 B 24 «Liberator» répartis en trois formations :

- 38 B 24 «Liberator» du 461st Bomb Group décollent, à 6 heures 07, pour une mission de bombardement des installations ferroviaires de Lyon-Vaise. Seuls 31 appareils bombardent la cible vers 10 heures 45, depuis une altitude 22000 pieds, et larguent 70 tonnes de bombes de 500 livres. 30 appareils sont de retour à leur base à 14 heures 15, 1 appareil s'est posé sur un terrain ami.

- 38 B 24 «Liberator» du 484th Bomb Group décollent, à 5 heures 35, pour une mission de bombardement des installations ferroviaires de Lyon-Vaise. Seuls 36 appareils bombardent la cible vers 10 heures 55, depuis une altitude de 20000 pieds, et larguent 81 tonnes (324 bombes) de bombes de 500 livres. 35 appareils sont de retour à leur base à 14 heures 25, 1 appareil s'est posé sur un terrain ami.
- 40 B 24 «Liberator» du 451st Bomb Group décollent, à 5 heures 55, pour une mission de bombardement sur les installations ferroviaires de Lyon-Vaise. Seuls 38 appareils bombardent la cible vers 10 heures 55, depuis une altitude de 19000/21500 pieds, et larguent 95 tonnes (380 bombes) de 500 livres. 33 appareils sont de retour à leur base vers 14 heures 30, les autres appareils s'étant posés sur des terrains amis suite à des difficultés.

Ces 105 B 24 «Liberator» qui larguent 246 tonnes de bombes sont escortés par des chasseurs P 51 du 52nd Fighter Group.

L'axe de bombardement 215° depuis le dernier point visuel situé sur Bourg en Bresse. Ce sont donc 248 tonnes de bombes qui sont larguées. La gare de voyageurs de Lyon-Vaise est rasée, le dépôt des autorails et l'autorail sanitaire S.I.P.E.G (Service interministériel de protection pour les événements de guerre) en partie détruit, la liaison ferroviaire Paris-Lyon coupée en dix points, les docks et magasins généraux ainsi que de nombreuses usines sont touchés, de même que six péniches en bordure de Saône et des immeubles situés quai de Serin en rive gauche de la Saône. On compte de très nombreuses victimes parmi la population civile demeurant à proximité.

Bombardement du site ferroviaire de Lyon-La Mouche

Le 55th Combat Wing dispose de 141 B 24 «Liberator» en quatre formations :

- 36 B 24 du 464th Bomb Group décollent, aux environs de 5 heures, pour une mission de bombardement des installations ferroviaires de Lyon-La Mouche. Seuls 31 appareils bombardent la cible à 10 heures 41 en larguant leurs bombes de 500 livres, depuis une altitude comprise entre 20400 et 21500 pieds.
- 36 B 24 du 460th Bomb Group décollent, à 5 heures 55, en deux groupes, pour une mission de bombardement des installations ferroviaires de Lyon-La Mouche. Seuls 32 appareils bombardent la cible principale à 10 heures 43, depuis une altitude de 20000 et 20500 pieds, et larguent 63,5 tonnes de bombes de 500 livres. Un B 24 s'écrase en mer au large de Calvi, lors du vol de retour, suite à des ennuis techniques.
- 34 B 24 du 465th Bomb Group décollent, à 5 heures 30, en deux groupes, pour une mission de bombardement des installations ferroviaires de Lyon-La Mouche. Seuls 32 appareils bombardent la cible à 10 heures 45, depuis une altitude de 21000 pieds, et larguent 62 tonnes de bombes de 500 livres. Le temps clair, au-dessus de la cible, permet de confirmer une forte concentration des bombes sur l'objectif. 31 appareils sont de retour à leur base vers 14 heures 15, 2 appareils en difficulté se sont posés sur des terrains amis.
- 35 B 24 du 485th Bomb Group décollent, à 5 heures 35, en deux groupes, pour une mission de bombardement sur les installations ferroviaires de Lyon-La Mouche. Seuls 32 appareils bombardent la cible vers 10 heures 50, depuis une altitude de 22000 pieds, et larguent 63 tonnes de bombes de 500 livres. Une importante fumée s'élevait au-dessus de l'objectif suite au bombardement de la précédente formation. 31 appareils sont de retour à leur base vers 14 heures 25, 2 appareils en difficulté se sont posés sur des terrains amis.
- Ces 127 B 24 «Liberator» qui larguent 247 tonnes de bombes sont escortés par 40 P 38 et P 51 du 306th Fighter Wing.

Les Bombardements de 1944 en Rhône-Alpes



L'axe de bombardement est 296° depuis le dernier point visuel situé sur La Verpillière. Ce sont 247 tonnes de bombes qui sont larguées.

Si les installations ferroviaires de Lyon-La Mouche (Vénissieux, Montagny et Moulin à Vent) et Lyon-Guillotière sont endommagées, de nombreuses bombes touchent les quartiers périphériques de la zone (7ème arrondissement), causant de très nombreuses victimes parmi la population civile. Le fort vent du sud soufflant sur la région lyonnaise, ce jour-là, serait à l'origine d'une mauvaise visée. En effet, les fumées provenant du premier bombardement sur les installations de Lyon-La Mouche poussées par le vent se sont répandues sur les installations de Lyon-Guillotière, bombardées en dernier, et eut donc gêné l'appareil de tête chargé d'effectuer la visée.

Le ciel bleu qui régnait sur la ville de Lyon est obscurci par les fumées qui s'élèvent au sud et au nord de la ville. Durant ce quart d'heure que durera le bombardement de ces deux sites, lorsque survient la fin de l'alerte à 11h 15, les quartiers du Moulin à Vent, du Grand Trou, de la Mouche, de Gerland, de la place Jean-Macé, de l'avenue Berthelot, ainsi que de Vaise sont dévastés. 180 immeubles sont réduits en poussière et plus d'un millier gravement endommagés.

On estime à 1500 environ le nombre de bombes incendiaires et explosives larguées au cours du bombardement de l'agglomération lyonnaise. Ces bombardements auraient occasionné environ 700 morts et 1100 blessés graves. 20.000 Lyonnais sont sinistrés. De nombreuses victimes de ce bombardement furent inhumées au cimetière de Loyasse, dans un carré réservé.

Bombardements des sites ferroviaires de Grenoble et Chambéry

L'ordre d'opération n° 137 du 26 mai 1944 a pour mission le bombardement des installations ferroviaires de Chambéry et de Grenoble. Le Briefing aura lieu à 4 heures sur les terrains respectifs. Pour cette mission, le 304th Combat Wing, qui dispose de 147 B 24 Liberator, sera divisé en deux formations :

Les Bombardements de 1944 en Rhône-Alpes

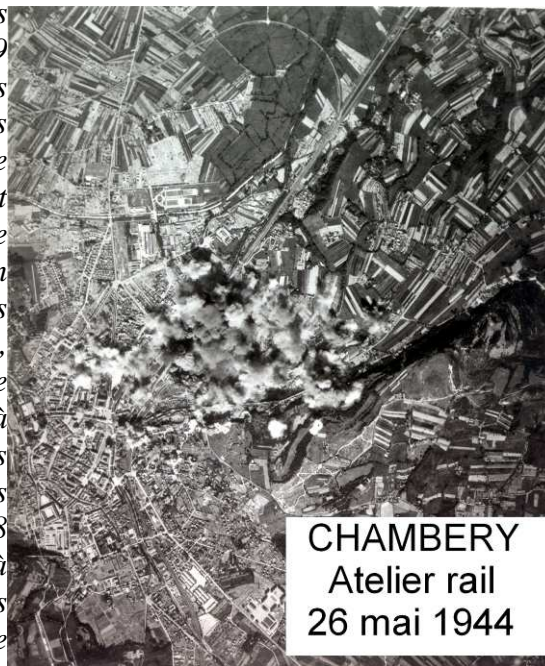
- la première, destinée au bombardement des installations ferroviaires de **Chambéry**, est composée des 454 Bomb Group (736,737,738 et 739th Bomb Squadrons basés sur le terrain de San Giovanni) et 459th Bomb Group (756,757,758 et 759th Bomb Squadrons basés sur le terrain de Giulia).

Le 29 mai, 74 cercueils sont alignés sur le parvis de la basilique pour un office. Les Allemands auraient perdu 40 soldats.

Extrait d'une monographie : 'Bombing Chambéry' : Texte d'un aviateur américain G.R. Anderson qui habite Chambéry et Préface de Francis Ampé et André Mollard.

Le décollage de 41 B 24 Liberator du 459 Bomb Group a lieu à 6 heures 15, et de 37 autres B 24 du 454 Bomb Group, quatre minutes plus tard. Les deux groupes se rejoignent au-dessus de Giulia à 7 heures 10 afin de se rendre à l'île de Ponza au large de la côte italienne. De là, par beau temps, les deux Groups mettent le cap au NW pour survoler la pointe de la Revellata sur la côte NW de la Corse, près de Calvi. Le franchissement de la côte française a lieu à proximité de Menton à 9 heures 58 à une altitude de 5700 mètres. A partir de là, les bombardiers sont escortés par des chasseurs P38 du 1^{er} Fighter Group jusqu'à l'objectif et pour le trajet de retour. Le trajet se poursuit en direction du I.P (Initial Point) qui marque le début de l'axe de visée, c'est à dire la localité de Saint Laurent du Pont (4523N/0543^E) à environ 80 kilomètres de l'objectif. Après le bombardement de l'objectif, la formation devra virer à droite et regagner le point de rendez-vous près de Menton, et ensuite suivre le même trajet qu'à l'aller, en direction de sa base.

Au cours du trajet, alors qu'il survolait l'île de Ponza, un avion du 454 Bomb Group a fait demi-tour pour rejoindre sa base. Au-dessus de la mer Tyrrhénienne, un autre appareil de la même formation fait demi-tour, suite à des problèmes de moteur. A 10 heures 30, alors que les appareils survolent le Massif du Pelvoux, deux autres bombardiers du 454 Bomb Group font demi-tour. Dans l'urgence, un premier appareil largue ses bombes à proximité du village de Saint Christophe en Oisans, et l'autre, dont les difficultés empirent, largua ses bombes au-dessus de la mer Tyrrhénienne. Peu après le survol du Massif du Pelvoux, un autre bombardier eut des ennuis de moteur, son pilote resta avec la formation. Néanmoins, l'appareil largua ses bombes à proximité de Bourg d'Oisans. A 10 heures 37, l'avion de tête du 459 Bomb Group ne se trouvait plus qu'à trois minutes du point de Saint Laurent du Pont, à 19 000 pieds. L'ordre de larguer les 'window' (fines bandes d'aluminium susceptibles de brouiller les radars ennemis) fut donné aux appareils. Le navigateur ayant accompli son travail, c'est maintenant au bombardier de régler la trajectoire des bombes. Au cas, où pour une raison quelconque, le bombardement des installations ferroviaires de Chambéry s'avérait impossible, un objectif secondaire, à savoir un pont sur le Var à proximité de Nice, a été désigné. Le point à viser se trouvait au sud de la rotonde des locomotives. Les chefs de files, en tête des «boxes» (formation de base comprenant 6 à 8 appareils) formant la vague, étaient les seuls à calculer la visée de l'objectif ; les bombardiers lâcheraient leurs bombes quand l'avion de tête lâcherait les siennes.



Les Bombardements de 1944 en Rhône-Alpes

A 10 heures 45, d'une altitude comprise entre 19 000 et 20 000 pieds (environ 6 500 mètres), 74 quadrimoteurs B 24 Liberator larguent quatre cent bombes de 500 lbs GP (general purpose = emploi courant) sur Chambéry. C'est ainsi que la rotonde des locomotives, les usines à gaz, l'atelier d'entretien électrique et la gare de triage sont touchés, mais malheureusement le centre-ville fut aussi atteint, causant la perte de très nombreuses vies humaines (une centaine de tués, 300 blessés, plus de 3000 sinistrés, selon des estimations). Un lourd nuage de fumée s'élevait au-dessus de Chambéry.

A 14 heures 30, les appareils se posaient sur leurs terrains respectifs dans l'Italie du Sud.

- la deuxième, destinée au bombardement des installations ferroviaires de **Grenoble**, est composée des 455 Bomb Group (740, 741, 742 et 743rd Bomb Squadrons basés sur le terrain de San Giovanni) et 456 Bomb Group (744, 745, 746 et 747th Bomb Squadrons basés sur le terrain de Stornara). L'attaque des objectifs se faisant par vagues de 36 à 40 appareils.

Il faut entendre par installations ferroviaires de Grenoble, la gare de triage de La Buisseratte située sur la commune de Saint Martin le Vinoux, à environ 10 kilomètres au nord-ouest de la ville de Grenoble.

Pour le 454th Bomb Group, cette mission est la 49^{ème} depuis le début des opérations en janvier 1944. Au cours des 48 missions précédentes, l'unité a eu 11 tués, 20 blessés graves et 310 disparus en service commandé.

Pour le 459th Bomb Group, ce sera la 44^{ème}. Les pertes pour cette unité sont de 36 tués, 16 blessés graves et plus de 300 disparus.

Témoignage de Monsieur Marcel Gaude-Barbier.

Les appareils en formation de «boxes» survolent Monestier de Clermont, Vif, puis la ville de Grenoble avant d'atteindre la gare de triage de La Buisserate, située à une dizaine de kilomètres au nord-ouest de Grenoble.

A 10h 41, une première vague de 35 avions largue 341 bombes de 500 lb, et entre 10h 45 et 10h 50, la seconde vague de 31 appareils largue 294 bombes de 500 lb, depuis une altitude comprise entre 19000 et 20200 pieds (environ 6000 mètres). Au sol, on constate les dégâts suivants : 42 bombes sur 635 sont tombées sur les faisceaux de triage, provoquant l'arrêt du triage pendant huit jours, la voie principale est en service le lendemain; les localités de La Buisserate et de Saint Egrève sont gravement atteintes (de très nombreuses habitations sont détruites, un pavillon de l'hôpital psychiatrique est rasé; on dénombre 37 morts à La Buisserate et 17 à Saint Egrève.

Origines des photos : National Archives and Records Administration USA

Bombardements du 25 et 26 mai 1944 en Région Rhône-Alpes (C) C.A.L.M 041/2014