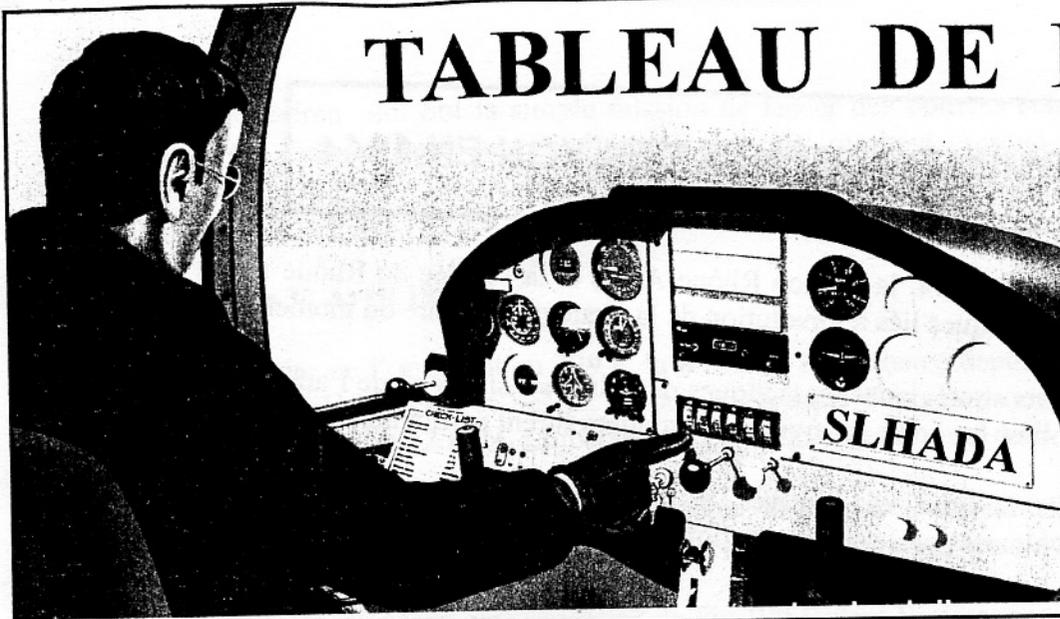


# TABLEAU DE BORD



N° 10  
J U I N  
2004

Bulletin d'Information, de Communication et d'Expression  
des Membres  
De la Société Lyonnaise d'Histoire de l'Aviation et de Documentation Aéronautique

Siège Social - SLHADA - 14 bis rue Martin - 69500 BRON

## Editorial

*Utah, Omaha, Gold, Juno, Sword : les cinq clefs du retour à la Liberté qui nous tiennent lieu d'histoire et qui, par le martyre héroïque de la Normandie, tel le flot et le jusant, nous rappellent inlassablement le prix de celle-ci.*

*Placée sous le signe des anniversaires et des célébrations ( 70<sup>ème</sup> Anniversaire de la création de l'Armée de l'Air, 50<sup>ème</sup> Anniversaire de Dien Bien Phu, 50<sup>ème</sup> Anniversaire de la création de l'ALAT ), l'année 2004 doit, une fois encore, nous rappeler que nous sommes les « débiteurs insolubles » de tous ceux qui, à peine sortis de l'adolescence ont, avec la peur au ventre et la rage de vaincre, consenti au « sacrifice du matin » sous des cieux inconnus qu'ils ne reverraient jamais plus.*

*Nous sommes les dépositaires comptables de leur mémoire car « ceux qui pieusement sont morts pour la Patrie ont droit qu'à leur cercueil la foule vienne et prie » (Victor Hugo).*

*Je vous souhaite un bel été.*

Le Président  
Jacques BAILLET

## LES BOMBARDEMENTS DE LYON EN 1944

Au cours de l'été de l'année 1944, la Région Rhône-Alpes et la Vallée du Rhône furent au cœur d'événements aéronautiques liés à l'évolution de la stratégie militaire du moment.

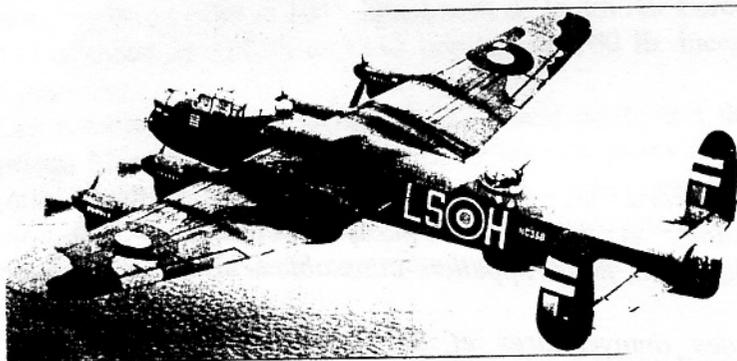
Depuis les bombardements stratégiques ou tactiques de points sensibles ou de l'attaque au sol d'objectifs fixes ou mobiles, les ponts ferroviaires et routiers furent particulièrement visés.

Divers types d'appareils furent ainsi observés, et bien souvent les témoins oculaires de l'époque furent souvent abusés par des interprétations inexactes.

### 24 Mars 1944

Depuis l'Angleterre, dans la nuit du 23 au 24 mars, vers 0h 30, l'usine SIGMA de Vénissieux est bombardée par 14 Lancasters du 617th Squadron de la RAF accompagné de 6 appareils du 106th Squadron.

Le 106th Squadron, qui fournit six avions, a pour mission de lancer des bombes éclairantes pour le 617th Squadron qui porte des bombes à retardement. Les nuages épais ne permettent pas au 106th Squadron de bombardier la centrale électrique proche comme il était prévu



Avro "Lancaster"

### 26 Mars 1944

Depuis une base anglaise, dans la nuit du 25 au 26 mars, vers 0h 30, l'usine SIGMA de Vénissieux est bombardée à nouveau par 16 Lancasters du 617th Squadron et 6 avions du 106th Squadron de la RAF.

Le 106th squadron fournit six avions qui ont la mission de lancer les bombes éclairantes et puis, après le bombardement par le 617th Squadron, de lancer leurs propres bombes. Meilleure visibilité qu'au cours du premier bombardement, mais les bombes du 617th Squadron semblent tomber tout autour de l'objectif au lieu de l'atteindre.

### 29 Mars 1944

Depuis l'Angleterre, 19 appareils de la RAF bombardent à nouveau l'usine SIGMA de Vénissieux. Dans la nuit du 29 au 30 mars, 15 Lancaster du 617th Squadron et 4 avions du

106th Squadron qui ont la simple mission de lancer des bombes éclairantes pour le 617th Squadron. Celui-ci lance ses bombes. Succès, elles tombent presque toute dans la zone de l'objectif.

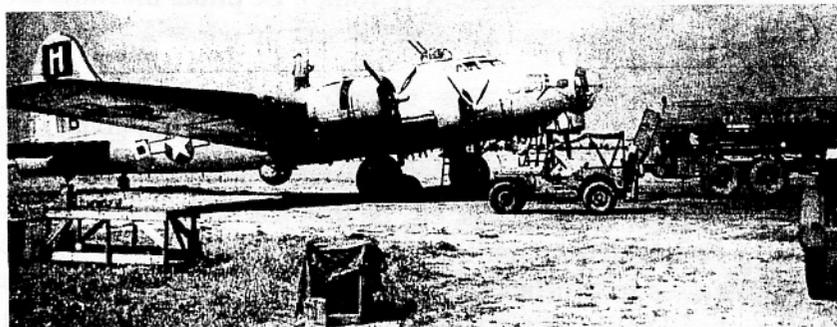
### **Dimanche 30 Avril 1944**

Dans le cadre de l' « opération 329 », la 8<sup>ème</sup> Air Force lance depuis l'Angleterre, 232 B 17 « Fortresses Volantes » et des chasseurs, à l'attaque des aérodromes 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 : la première formation quitte la base de Selsey Bill, près de Portsmouth, à 8 heures 30, pour bombarder l'aérodrome de Bron.

Dans la région du Mans, une vingtaine de Fw 190 tentent l'interception de la formation, mais les chasseurs d'escorte du 78<sup>th</sup> Fighter Group engagent le combat.

Entre 10 heures 41 et 10 heures 55, les bombes tombent sur le terrain de Bron. Durant quatorze minutes, 114 B 17 des 91, 92, 303, 305, 306, 379, 381, 401 et 457<sup>th</sup>. Bomb Groups larguent 555 bombes de 1 000 livres (environ 500 kg) à grande puissance, d'une altitude comprise entre 6 000 et 7 000 mètres.



**"Fortresse Volante" B 17**

Le rapport d'opération qualifie ce bombardement de « très bon » :

- six concentrations de bombes sont tomées sur le côté ouest du terrain, à côté du fort de Bron :
  - il y eut, au moins cinq coups au but sur un hangar à 4 portes détruit à 75% (anciennement celui du parc aéronautique) dans le coin sud-ouest de l'objectif.
  - quatre coups au but sur le hangar à 2 portes détruit à 60%, hangar immédiatement
  - quatre autres hangars à 2 portes furent estimés détruits entre 25 et 50%.

Sur les 10 hangars de la base aérienne, un seul était épargné. Certains ateliers et autres bâtiments furent touchés.

- au moins huit appareils ennemis sur 24 parqués étaient atteints et considérés comme endommagés ou détruits.

Sur le chemin du retour, les B 17 sont à nouveau attaqués par les chasseurs ennemis, mais les chasseurs d'escorte ne peuvent empêcher qu'un bombardier venu sur Bron 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 de chasse de l'USAAF 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, à partir d'Angleterre également.

Parmi celles-ci, le 4<sup>th</sup> Fighter Group, composé de trois Squadrons, les 334, 335 et 336<sup>th</sup> codés respectivement QP, WD et VF, et équipés de P 51 "Mustang", était commandé par le Colonel Donald BLAKESLEE. Scindée en de multiples patrouilles, cette unité apparut dans le ciel de la région dans le début de la matinée. D'après le rapport d'opérations du 4<sup>th</sup> Fighter Group:

- un Me 110 est intercepté et détruit, à 20 miles au nord-est de Lyon. Cette victoire fut attribuée au 2<sup>nd</sup> Lieutenant Joseph Léo LANG du 334<sup>th</sup> Fighter Squadron. L'appareil eu feu s'écrase au sol à cinquante mètres de la gendarmerie de Miribel (Ain), au quartier Saint Martin. Cinq ou six membres d'équipage périssent dans le crash.
- mitraillage d'un train de marchandise sur la ligne Lyon-Ambérieu en Bugey.
- attaque du poste électrique à La Boisse.
- quatre hydravions LeO 242 d'Air France mouillés sur le plan d'eau du Grand Large à Décines sont mitraillés et coulés par des appareils du 336<sup>th</sup> Fighter Squadron.
- un Me 110 est détruit, trois autres sont endommagés ainsi qu'un He 111 lors du mitraillage du terrain de Bron.
- un aérodrome non identifié, à l'ouest de Lyon, (il pourrait s'agir du terrain de Saint Yan), est mitraillé : un He 111, remorqueur de planeur, un Ju 88 et deux autres appareils du type Fiesler Storch, sont endommagés.
- sur le terrain de Saint Rambert d'Albon, une vingtaine de Bloch 151/152 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, l'appareil du 2<sup>nd</sup> Lieutenant Frederick W.GLOVER, touché par les tirs de la Flak, s'écrase au sol sur le territoire de la commune de Beaumont-Montoux (Drôme). Le pilote indemne est recueilli par la Résistance locale et dirigé vers l'Espagne. Il sera de retour à son unité, en Angleterre, le 28 mai 1944 !

Dans un rapport de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées :

- l'ensemble des casernements et des bâtiments administratifs de la base aérienne sont détruits, des bâtiments servant de garage, de magasins, etc, ne sont pas réparables.
- l'ancien mess des officiers est également détruit
- le gros œuvre du nouveau mess sous-officiers, et de l'infirmierie paraît intact.
- tous les grands hangars de 50X100 mètres sont détruits, sauf celui qui se trouve au sud de l'aérogare civile.
- sur les installations civiles (aérogare, météo et direction) les dégats sont moindres.
- les entonnoirs sont nombreux dans la partie sud du terrain, mais la piste en béton n'a reçu qu'une seule bombe de gros calibre à son extrême nord.
- le balisage est hors d'état, mais le poste gonio de Chassieu ainsi que les émetteurs de Saint Priest et Mi-Plaine sont intacts.
- dans l'enceinte de la base aérienne occupée par l'armée allemande, les services français de l'Atelier d'Etudes Aéronautiques disposaient d'installations. Les deux bancs d'essais et le hall de montage qui regroupaient le moteur et la transmission du prototype VB 10 sont sérieusement endommagés. Le hangar double tonneau où était rangé l'avion prototype Latécoère 299 est presque complètement détruit, de même que l'avion.

## 2 Mai 1944

Dans la nuit du 1er au 2 mai, vers 0h 30, les usines Berliet à Vénissieux sont bombardées par 59 Lancaster du 1st Group Bomb de la RAF qui larguent 480 bombes. Participent à cette mission, six avions du 12th Squadron, cinq avions du 100th Squadron, six avions du 103th Squadron, dix avions du 166th Squadron, sept avions du 550th Squadron, sept avions du 576th Squadron, cinq avions du 625th Squadron, cinq avions du 626th

Squadron selon toute probabilité huit avions du 101st Squadron. Clair de lune et pas de nuages. Le bombardement réussit si bien qu'un autre ne sera pas nécessaire

### 25 Mai 1944

Ce jour-là, la XV<sup>e</sup> Air Force déploie 575 appareils pour les bombardements des installations ferroviaires de Lyon-Vénissieux, de Toulon, de Carnoules, d'Ambérieu en Bugey et Badan-Givors. 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 livres est déversé sur les objectifs.

Les installations ferroviaires dans le sud de la France comportent des dépôts de matériels roulants et de locomotives, des ateliers d'entretien et de réparations qui sont utilisés par l'ennemi. Ces bombardements ont pour but d'interdire temporairement le trafic maritime dans les ports et le trafic ferroviaire vers l'Italie à travers le tunnel du Mont Cenis.

La Luftwaffe dispose d'environ 40 à 50 avions de chasse dans le sud de la France. Les installations de Flak lourde sont inexistantes autour des installations ferroviaires. Le port de Toulon est défendu par 64 canons de Flak lourde.

Depuis les terrains d'aviation situés dans le sud de l'Italie, le 5th Combat Wing fait décoller deux formations : 135 B 17 « Forteresses Volantes » du 99, 483 et 301st Bomb Groups, et des 68 B 17 des 2 et 97th Bomb Groups. Ces appareils sont accompagnés par des P 38 Lightning et P 51 Mustang du 306th Fighter Wing.

La première formation décolle avec pour mission le bombardement des installations ferroviaires de Lyon-Vénissieux. Seuls 63 appareils bombardent la cible aux environs de 13 heures 10 avec des bombes de 1000 livres.

La deuxième formation avec le même objectif, seuls 61 appareils bombardent la cible à 13 heures 02 avec des bombes de 500 livres

Les altitudes de bombardement se situent entre 21000 et 24000 pieds.

Les ateliers de réparation de matériels roulants et le dépôt de locomotives de Vénissieux sont touchés, l'usine SOMUA qui fabrique et répare des matériels roulants ferroviaires et divers types d'engins motorisés est atteinte, ainsi que d'autres usines dans le périmètre du bombardement.

### 26 Mai 1944

Ce jour-là, la XV<sup>e</sup> Air Force qui poursuit ses bombardements sur le système ferroviaire dans le sud de la France déploie 932 appareils :

153 B 17 « Forteresses Volantes » sur 160 prévus

509 B 24 « Liberators » sur 547 prévus

114 P 38 « Lightnings » sur 130 prévus

76 P 51 « Mustangs » sur 95 prévus

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

407 tonnes par les B 17 et 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.

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

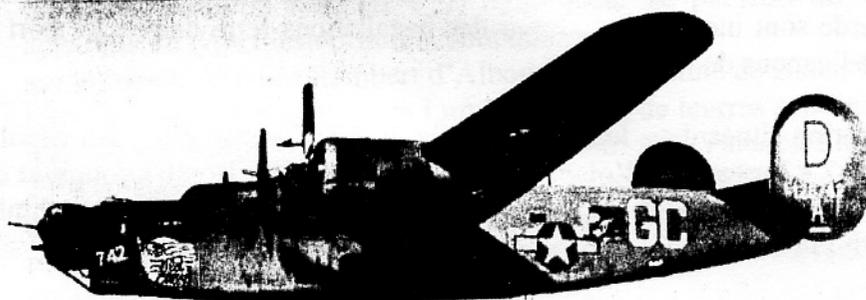
tunnel du Mont Cenis et par la voie du littoral méditerranéen. Le pont ferroviaire sur le Var est d'une importance stratégique. Les cibles d'opportunité sont le viaduc ferroviaire d'Anthéor et les ponts sur le Var.

La Luftwaffe disposerait 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 anti-aérien de gros calibre.

La XV<sup>e</sup> Air Force dispose de :

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



B 24 " Liberator "

Depuis les terrains situés dans le sud de l'Italie, le 55th Combat Wing fait décoller 141 B 24 « Liberators » 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 entre 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 « Liberators » qui larguent 247 tonnes de bombes sont escortés par 40 P 38 Lightning et P 51 Mustang du 306th Fighter Wing.

L'axe de bombardement est 296° depuis le dernier point visuel situé sur La Verpillière.

Si les installations ferroviaires de Lyon-La Mouche et Lyon-Guillotière sont endommagées, de nombreuses bombes touchent les quartiers périphériques de la zone, causant de très nombreuses victimes parmi la population civile.

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

38 B 24 « Liberators » 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 « Liberators » 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 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 « Liberators » 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 entre 19000 et 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 « Liberators » qui larguent 246 tonnes de bombes sont escortés par des chasseurs P 51 du 52° Fighter Group.

L'axe de bombardement 215° depuis le dernier point visuel situé sur Bourg en Bresse.

La gare de voyageurs de Vaise est rasée, le dépôt des autorails et un train sanitaire en partie détruits, la liaison 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. On compte de nombreuses victimes parmi la population civile demeurant à proximité

### **Dimanche 6 Août 1944**

Bombardements d'objectifs divers par les bombardiers B 17 et B 24 dans la Vallée du Rhône. Par un temps magnifique, cette journée, avec celle du 15 août, sera marquée par un grand nombre d'alertes et de bombardements. Environ 1000 sorties de l'aviation alliée.

Dans la région lyonnaise, on observe que deux missions de bombardement :

- A 11h 23, 35 B 24 du 455th Bomber Group larguent 333 bombes de 500 lb. depuis 21000 pieds sur le dépôt d'essence du port Edouard Herriot à Lyon. Plusieurs réservoirs sont touchés, mais des bombes tombent de l'autre côté du Rhône en faisant des victimes à Oullins.

- A 11h 25, 41 B 24 du 456th Bomber Group larguent 359 bombes de 500 lb. sur le dépôt d'essence de Saint Rambert l'Île-Barbe. De nombreuses bombes tombent, de l'autre côté de la Saône, sur les communes de Caluire, Saint Didier au Mont d'Or. On compte de nombreuses victimes parmi la population.

Ces missions sont escortées par des P 51 Mustang du 31st Fighter Group.

### **Lundi 14 Août 1944**

Nombreuses missions de bombardement sur les positions d'artillerie dans les environs de Fréjus, de Saint Tropez et du Cap Camarat. La RAF bombarde Marseille dans la nuit du 14 au 15 Août, entre 22h 30 et 22h 34. 48 Wellingtons larguent 79 tonnes de bombes sur les quais et les docks.

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

C'est ainsi que la 2<sup>o</sup> Division de bombardement se voyait assigner :

- un pont à Fismes avec un objectif de quarante-huit appareils, l'objectif secondaire étant un pont à Peronne.
- un pont à Anizy avec un effectif de quarante-huit appareils, l'objectif secondaire étant un pont à Ham sur Somme.
- l'aérodrome de Lyon-Bron avec un effectif de deux escadres, l'objectif secondaire étant le complexe industriel du Creusot.
- l'aérodrome de Dôle-Tavaux avec l'effectif d'une escadre, l'objectif secondaire étant l'aérodrome de Saint Dizier.
- l'aérodrome de Dijon avec l'effectif d'une escadre, l'objectif secondaire étant le terrain d'aviation de Villeneuve les Vertus.

La 2<sup>o</sup> Division 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 392nd squadrons) et du 95th Bomber Wing (489 et 191<sup>o</sup> 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

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 sommaires 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.

BOMBARDEMENTS DE LYON Paul MATHEVET © SLHADA 05/2004

#### Membres du Bureau

Président :	Jacques BAILLET	- Secrétaire Général :	Philippe BROCARD
Vice-Président Délégué :	Yves LAURENCOT	- Secrétaire Administratif :	Jacques MOULIN
Secrétaire général :	Philippe BROCARD		
Bibliothèque :	Daniel GERBE et Pierre LUSSIGNOL		

Contacts téléphoniques : Paul MATHEVET - 04.78.00.17.33

Bulletin de liaison rédigé par les Membres de L'Association,  
Directeur de Publication : Jacques BAILLET

Imprimé par nos soins