

### **Automne 1944 : l'arrivée des aviations alliées et françaises en Région Rhône-Alpes**

Entre le 19 août et le 4 septembre 1944, l'ensemble du territoire de la région Rhône-Alpes est libéré.

Ce n'est que dans les premiers jours de septembre que les unités des aviations alliées et françaises prennent possession des terrains d'aviation de la région.

#### **Terrain d'aviation d'Ambérieu en Bugey (Ain)**

Dès la Libération, le génie de l'armée américaine aménage, sur le terrain d'aviation d'Ambérieu, une piste en plaques perforées de 2.000 mètres de longueur par 30 mètres de large.

Dans la dénomination des terrains d'aviation alliés, le terrain d'Ambérieu a pour code 'Y 5'

Du 6 au 20 septembre, les P 47 Thunderbolt du 324<sup>th</sup> Fighter Group (314 et 316<sup>th</sup> Fighter Squadrons) stationnent sur le terrain. Le 7 septembre, la première patrouille de P 47 Thunderbolt du Groupe de Chasse 2/3 'Dauphiné' quitte Alto en Corse pour Ambérieu en Bugey, après escale de ravitaillement à Fréjus. Le 8 septembre, les P 47 Thunderbolt du Groupe de Chasse 2/5 'La Fayette' et 1/4 'Navarre' quittent le terrain de Salon de Provence pour Ambérieu. Ce même jour, 52 bombardiers Douglas A 20 du 47<sup>th</sup> Bomber Group se posent à Ambérieu pour une mission de ravitaillement.

Ambronay – 10 septembre 1944

A son retour de mission, vers 16 heures, un P 47 Thunderbolt du GC ¼ « Navarre » basé à Ambérieu s'écrase au sol dans les bois de Pierrefeu sur la commune d'Ambronay. Le pilote, le sergent-chef LE BRUN a sauté en parachute, mais celui-ci s'est mis en torche. Le pilote s'écrase au sol.

Chateau-Gaillard – 21 septembre 1944

Le pilote d'un P 47 Thunderbolt, le sergent-chef Boudon du GC ¼ « Navarre » effectue un vol d'essai. Son appareil s'écrase au sol à 150 mètres à l'ouest des limites du terrain d'Ambérieu. Le pilote est tué.

#### **L'aéroport de Bron**

Suite aux bombardements alliés du 30 avril et 14 août 1944, l'infrastructure aéroportuaire de Bron a un aspect lamentable : les casernements et les hangars pour avions de la base de l'Armée de l'Air sont en parties détruits : l'aérogare civile et le hangar Caquot sont sérieusement endommagés ; le terrain est parsemé de trous de bombes. Sont restés intacts : les deux grands hangars pour avions militaires situés à proximité de l'aérogare, le mess mixte de la base aérienne situé au sud de la route nationale et la piste en dur mise en service par l'occupant en 1943.



L'aérogare de Bron

DR



Le hangar Caquot sur l'aéroport de Bron

DR

Dans la dénomination des terrains d'aviation alliés, le terrain de Bron a pour code 'Y 6'.

C'est environ mille ouvriers d'entreprises de travaux publics et de prisonniers de guerre allemands qui procèdent, dans les premiers jours de septembre 1944, au déblaiement des décombres et aux réparations urgentes sur l'aéroport de Bron. De son côté, le génie américain, avec un important matériel de génie civil bouche plus de 'mille entonnoirs de bombes'.

## Automne 1944, l'arrivée des aviations alliées et françaises en Région Rhône-Alpes

Le 5 septembre, un premier atterrissage d'avion allié a lieu sur la piste de Bron. Le lendemain, deux Spitfire et un Douglas Boston viennent reconnaître la piste. Le 7 septembre, cinquante avions de chasse se posent, et le 8, ce sont deux cent avions.

- Pour l'Armée de l'Air :

Intégrés au sein de la Royal Air Force, les Groupes de Chasse 1/3 'Corse', 1/7 'Provence' et 2/7 'Nice' deviennent la 1ère Escadre de Chasse de l'Armée de l'Air lors du débarquement du 15 août en Provence. Equipés de Spitfire V et IX, ces unités font mouvement, les 2 et 3 septembre, de la Corse vers le terrain d'Istres-Le Vallon. Le 7, depuis Bron, les Spitfires de ces groupes interviennent sur les troupes allemandes en retraite en Bourgogne et Franche-Comté. Le 21, ces groupe font mouvement vers Dijon, puis s'installent à Luxeuil le 27 septembre.

Le groupe de chasse 3/3 Ardennes équipé de P47 Thunderbolt stationne à Bron du 26 au 30 octobre avant de se déplacer à Ambérieu en, Bugey.

P 47 'Thunderbolt'

DR



P 47 'Thunderbolt'

DR



Avec la mise en place à Lyon de la 11<sup>ème</sup> Subdivision aérienne est créée le Centre de rassemblement et d'Administration du Personnel 214 (CRAP). Devant l'afflux des engagés issus de la Résistance, l'Armée de l'Air est confrontée à un manque crucial de casernements à Bron, c'est ainsi que 44 bâtiments préfabriqués en bois sont installés au sud de la base aérienne, de l'autre côté de la route nationale. Ce casernement prend le nom de Capitaine Chambonnet. D'autres cantonnements sont établis dans de grandes propriétés aux alentours de Saint Cyr au Mont d'Or (Château de la Gravière, de la Baticelière, de Frontenay) afin de loger et d'instruire les jeunes recrues.

- Pour la Royal Air Force :

Du 7 au 27 septembre, le squadron 43 de la RAF équipé de Spitfire VIII et IX ; du 7 au 29, le squadron 72 équipé de Spitfire IX ; du 9 au 27, le squadron 93 équipé de Spitfire V ; du 9 au 26, le squadron 111 équipé de Spitfire V.

- Pour l'US Air Force :

121<sup>st</sup> Liaison Squadron équipé de Piper L-4 Cub et de Stinson L-5 Sentinel d'observation en soutien du 6ème Groupe d'Armée ; le 27<sup>th</sup> Fighter Group, composé des 523 et 524 Fighter Squadrons, équipé de P 47 Thunderbolt, venant de Salon de Provence, arrive à Bron le 7 septembre avant de repartir le 12 pour le terrain de Loyettes ; les P 47 Thunderbolt du 79<sup>th</sup> Fighter Group (85,86 et 87<sup>th</sup> Fighter Squadrons) arrivent le 9 septembre, et quittent Bron le 3 octobre pour rejoindre l'Italie ; venant de Laon-Athiès, les P 47 Thunderbolt du 50<sup>th</sup> Fighter Group arrivent à Bron les 28 et 29 septembre, avant de repartir, le 3 novembre, pour le terrain de Toul-Ochey. Aucune unité de transport n'est basée à Bron, mais de nombreux Douglas C-47 et C-53 font escales, et plus particulièrement les appareils des Troop Carrier Groups du

IXth Troop Carrier Command pour des transports de personnel et de ravitaillement. De nombreux vols de liaison sont assurés par des appareils de types très divers : Noorduyn UC-64 Norseman, North-American B-25 Mitchell, Cessna UC-78 Bobcat, Fairchild UC-61 Forwarder, Beech C-45 Expeditor, etc...et quelques Boeing B-17 Flying Fortress.

Pour coordonner tous ces vols, une antenne de Air Transport Command (European Division) est installée au rez de chaussée de l'aile nord de l'aérogare. Une tour de contrôle est mise en place sur le toit du hangar Caquot, et un contrôle aérien assure la sécurité du trafic. Une unité de servitude, le 88<sup>th</sup> Service Squadron, assure la maintenance de l'escale.



B 24 'Liberator' de l'US Air Force à Bron DR



Morane 500 de l' Armée de l'Air à Bron DR

Suite au débarquement en Provence, le 15 août 1944, les troupes alliées et françaises sont en avance de 80 jours sur les plans de ravitaillement. Les avions de chasse et bombardiers alliés et français sont 'cloués' à Bron par manque d'approvisionnement en carburant et en munitions. Sur ordre du Haut Commandement Allié, un pont aérien est assuré, entre le 10 et le 22 septembre, par les B 24 de la 15<sup>th</sup> Air Force (451, 461 et 484 th Bomb Groups) entre les terrains d'aviation de l'Italie du Sud et Bron. Le 41<sup>st</sup> Service Group est mis à disposition pour assurer les transports au sol et les tâches annexes. Sous réserve (les statistiques étant incomplètes), en 200 vols, 1.400.000 litres d'essence en fûts de 200 litres, 477.000 cartouches de 12,7 mm, 308 bombes de 500 livres, roquettes, etc... furent acheminés. En dehors des B 24 de la 15<sup>th</sup> Air Force, des C-109 Liberator (B 24 convertis en citerne volante) de la 9<sup>th</sup> Air Force furent utilisés. Beaucoup de difficultés, au cours du transfert du carburant, par suite du manque de pompes, mais peu d'accidents graves. Il pourrait s'agir du premier pont aérien de la Seconde Guerre mondiale. (1 gallon US= 3,75 litres) Un détail d'importance, les B 24 des 451, 461 et 484h Bomb Group participèrent au bombardement de Lyon-Vaise, le 26 mai 1944.

Rapport des missions du 461<sup>st</sup> Bomb Group :

*10 septembre, mission n°99, 36 appareils participent individuellement à cette mission de transport vers Bron. Sur ce terrain, un générateur s'enflamme et met le feu à un appareil qui s'enflamme. Lors de cette mission, il est transporté :432 bombes de 500 livres, 57600 bandes de munition de calibre 50, 648 fûts vides de 55 gallons et 25000 gallons d'essence octane 100. Ce jour là, ce sont, au total, 45 appareils de la 15<sup>th</sup> Air Force qui assurent les convoys.*

*12 septembre, mission n°100, 18 appareils transportent 26670 gallons d'essence octane 100, 900 gallons d'huile viscosité 120, 324 fûts vides de 55 gallons et 58000 bandes de munition de calibre 50.*

*13 septembre, mission n°101, 19 appareils transportent 26676 gallons d'essence octane 100, 1350 gallons d'huile viscosité 120, 297 fûts vides de 55 gallons et 54000 bandes de munition de calibre 50.*

## Automne 1944, l'arrivée des aviations alliées et françaises en Région Rhône-Alpes

15 septembre, mission n° 102, 18 appareils transportent 24330 gallons d'essence octane 100, 1300 gallons d'huile viscosité 120, 298 fûts vides de 55 gallons, 30 bombes de 1000 livres et 54000 bandes de munition de calibre 50.

Ce jour là, ce sont, au total, 53 appareils de la 15<sup>th</sup> Air Force qui assurent les convorages.

16 septembre, mission n°103, 18 appareils transportent 24330 gallons d'essence octane 100, 1650 gallons d'huile viscosité 120, 324 fûts vides de 55 gallons et 18800 bandes de munition de calibre 50.

17 septembre, mission n° 104, 18 appareils transportent 21366 gallons d'essence octane 100, 1450 gallons d'huile viscosité 120, 28 fûts vides de 55 gallons, 30 bombes de 500 livres et 16600 bandes de munition de calibre 50. Par suite des mauvaises conditions météo, les appareils se posent sur des terrains amis, dont Dijon et Istres, avant de rejoindre Bron le jour suivant.

22 septembre, mission n°105, lors de ce dernier convoiage, il est transporté : 22848 gallons d'essence octane 100, 1550 gallons d'huile viscosité 120, 246 fûts vides de 55 gallons, 30 bombes de 500 livres et 1400 bandes de munition de calibre 50. (1 gallon US= 3,75 litres)

Ce jour là, ce sont, au total, 68 appareils de la 15<sup>th</sup> Air Force qui assurent les convorages.



10 septembre 1944, incendie d'un B 24 'Liberator' à Bron

DR

Le 14 septembre, le Général de Gaulle rend visite à Lyon.

L'arrivée du Gal de Gaulle à l'aéroport de Bron

DR



Le Gal de Gaulle passe en revue les troupes devant l'aérogare de Bron

C'est entre le 10 et 15 novembre 1944 que le Groupe de bombardement n°2 de l'Armée de l'Air équipé de B 26 Marauders, rejoint le terrain de Bron en provenance de celui d'Istres (Bouches du Rhône). Cette unité, qui comprend la 31 et 34<sup>ème</sup> escadre de bombardement, est rattachée au 1<sup>er</sup> Corps aérien de l'Armée de l'Air, mais subordonnée au First Tactical Air Force.

A la date du 1<sup>er</sup> décembre 1944, le Groupe de bombardement n°2 devient la 11<sup>ème</sup> Brigade de bombardement moyen qui sera rattachée au 1<sup>er</sup> janvier 1945 au 42<sup>ème</sup> Wing de l'USAAF. Le Colonel Bodet assure le commandement de cette unité. La 31<sup>ème</sup> Escadre est placée sous les ordres du Commandant de Maricourt, puis du Commandant Gelée, alors que la 34<sup>ème</sup> est commandée par le Lieutenant-Colonel Chassande-Patron.



Bimoteur B 26 Marauders

DR

A la 11<sup>ème</sup> Brigade de bombardement moyen, le Commandant de La Chenelière assure les fonctions de chef d'Etat-Major, et le Capitaine Neuville, celui d'officier de renseignements.

## Automne 1944, l'arrivée des aviations alliées et françaises en Région Rhône-Alpes

Les officiers de l'Etat-Major logent dans un hôtel du centre-ville de Lyon. L'Etat-Major de la brigade est installé dans une grande villa, en bordure du Parc de la Tête d'Or, au 32 boulevard des Belges, dans le 6<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon.

Le Secteur de l'Air n°1 regroupe les Services administratifs et la Compagnie de transmissions.

La 31<sup>ème</sup> Escadre formée en avril 1944 sur le terrain de Villacidro (Sardaigne) comprend :

Groupe 1/19 'Gascogne', opérationnel depuis juin 1944, est sous les ordres du Commandant Nicot ;

Groupe 2/20 'Bretagne', opérationnel depuis mai 1944, est commandé par le Commandant Ducray ;

Groupe 1/22 'Maroc', opérationnel depuis mars 1944, est placé sous les ordres du Commandant Durr, puis Aubry.

L'Etat-Major de l'Escadre est en résidence à Chassieu, les personnels du Groupe Gascogne logent à Décines, ceux du Bretagne à Genas et ceux du Maroc à Meyzieu.

La 34<sup>ème</sup> Escadre formée en septembre 1944 sur le terrain de Villacidro (Sardaigne) comprend :

Groupe 1/32 'Bourgogne', opérationnel depuis août 1944, est placé sous les ordres du Commandant de Maricourt, puis Bouyer ;

Groupe 2/52 'Franche-Comté', opérationnel depuis août 1944, est placé sous les ordres du Lieutenant-Colonel Badré, puis Léger ;

Groupe '2/63 'Sénégal', opérationnel depuis septembre 1944, est commandé par le Commandant Michaud, puis Steff.

La base aérienne de Bron en grande partie détruite par les bombardements ne peut accueillir les personnels de la 34<sup>ème</sup> Escadre qui se répartissent pour le Groupe Bourgogne dans la cité des sous-officiers mariés à proximité du terrain de Bron, dans des baraquements aux 'Sept Chemins' (limites des communes de Bron et Chassieu) pour le Franche-Comté, et dans divers bâtiments de la commune de Bron pour ceux du Sénégal.



Les B 26 Marauders sur le terrain de Bron

DR

Les personnels des unités spécialisées (compagnies 152 et 153 du Bataillon de police, ainsi que la Compagnie de sécurité 471) occupent des anciens baraquements allemands, campent dans des tentes dressées en bordure du terrain ou logent au Fort de Bron. Les Compagnies de ravitaillement et de réparations 83 et 85 disposent d'ateliers annexes dans les bâtiments du Palais de la Foire de Lyon.

La piste en dur du terrain de Bron ne convient pas aux B 26 Marauders. La piste longue seulement de 1400 mètres oblige l'utilisation des B 26 de type G à demi-charge, et le chargement limité à 1360 kg de bombes pour ceux de type C. Aussi est-elle allongée au sud par l'adjonction sur 400 mètres de plaques métalliques perforées. Ce n'est que le 2 décembre 1944, après les travaux du génie de l'armée américaine, que la longueur de la piste est portée à 1800 mètres.

Chaque Groupe dispose, en principe, de 18 appareils. Les numéros des serials US peints sur l'empennage des appareils sont conservés, mais de grands numéros individuels à deux chiffres sont ajoutés. Les groupes se répartissant en séries de 25, et les escadres adoptant des couleurs différentes :

La première mission de guerre de la 11<sup>ème</sup> Brigade de Bombardement moyen depuis Bron a lieu le 17 novembre 1944.. Compte tenu des mauvaises conditions météorologiques de l'hiver 44/45 (chûtes de neige abondantes, brouillard, verglas, froid intense, terrain boueux), chaque groupe n'effectuera qu'un trentaine de missions sur 129 jours de présence à Bron. Le personnel navigant contraint de se lever à l'aube pour assister au briefing apprend, après plusieurs heures dans la neige, que la mission est annulée suite aux mauvaises conditions météorologiques, et revient finalement au cantonnement. Au sol, les mécaniciens entretiennent le matériel dans des conditions climatiques extrêmes, et les armuriers procèdent au chargement ou au déchargement des bombes en fonction des changements d'objectifs. Logeant sous la tente ou dans des baraquements de fortune, au plus près des appareils, vivent dans l'angoisse et la longue attente du retour de l'équipage.

Le 20 mars 1945, après un défilé aérien sur Lyon, les B26 Marauders rejoignent le terrain de Saint Dizier (Haute-Marne) pour poursuivre leurs missions de bombardement sur le Sud de l'Allemagne.

### **Terrain d'aviation de Montélimar-Ancône (Drôme)**

Ce terrain d'aviation, aménagé par les Allemands, dispose d'une piste 1600 mètres de long.

Dans la dénomination des terrains d'aviation alliés, le terrain de Montélimar a pour code 'Y 21'

Ce terrain n'a pas accueilli d'unités constituées au moment de la Libération. Quelques Spitfires du 243<sup>rd</sup> Squadron de la Royal Air Force y stationnèrent.



### **Terrain d'aviation de Crest (Drôme)**

Dans la dénomination des terrains d'aviation alliés, le terrain de Crest a pour code 'Y 22'

Une piste d'atterrissage, de 1500 mètres de long par 50 mètres de large, est aménagée par le génie américain, en bordure de la rive droite de la Drôme, à l'aval de Crest (Drôme). Il sera en fonction du 29 août au 20 septembre et doit permettre l'évacuation des blessés et les approvisionnements divers. Un hôpital de campagne de l'armée américaine a été installé, à proximité, lors des combats du mois d'août.

Le terrain cessera d'être opérationnel le 20 novembre.

### **Terrain d'aviation de Valence-La Trésorerie (Drôme)**

Dès la Libération, le génie de l'armée américaine nettoie le terrain des carcasses d'avions allemands détruits par les bombardement et neutralisent les mines.

Dans la dénomination des terrains d'aviation alliés, le terrain de Valence a pour code 'Y 23'

Le 2 septembre, les P 47 Thunderbolt du 79<sup>th</sup> Fighter Group font mouvement du terrain de Saint Raphaël vers Valence et stationneront sur ce terrain jusqu'en fin septembre. Le 9 septembre, le C 47 A, serial 42-24330, du 51 TCS appartenant au 62 TCG, est accidenté à l'atterrissage. Le 11 septembre, en soirée, de retour de mission, trompés par l'obscurité, les P 47 Thunderbolt des 2nd Lt Fortune et Winschell entrent en collision sur le terrain ; les deux pilotes trouvent la mort. Le 28 septembre 1944, lors d'un vol de liaison, entre le terrain de Valence et celui de Dôle-Tavaux (Jura), un P 47 Thunderbolt du 86th Fighter Squadron appartenant au 79th Fighter Group a quitté sa formation, puis piqué vers le sol, avant de s'écraser pour une cause inconnue, entre le cimetière et le village de La Tranclière (Ain). Le pilote, le 2nd lieutenant Marion M. Zipperer, matricule 0-827578, a trouvé la mort dans cet accident.

Le 3 septembre, le 1<sup>er</sup> Régiment de Chasseurs Parachutistes débarque sur le terrain, afin de prendre part aux combats.

Le 4 septembre, les échelons roulants des escadrilles de reconnaissance 1 et 2/33 débarquent à Saint Raphaël et font mouvement par la route vers le terrain de Valence. Les appareils arrivent sur le terrain le 6, et le 9, ils se déplacent vers celui de Satolas.

Des C 47, effectuent des vols de ravitaillement et d'évacuation de blessés.

Le 7 septembre, le 12<sup>ème</sup> Tactical Air Recco Group se déplace depuis Saint Raphaël, de même que les 5<sup>th</sup> et 23<sup>rd</sup> Photographic Reconnaissance Squadron.

### **Terrain d'aviation de Satolas (Isère)**

Au cours des hostilités, entre 1940 et 1944, le terrain d'aviation de Satolas a été labouré à maintes reprises pour des cultures légumineuses au profit d'un comité d'entreprise. Le hangar à avions a servi d'écurie pour bovins et chevaux. Un puits de 48 mètres a été foré pour pomper l'eau à partir d'une pompe alimentée par un moteur à gazogène qui refoule l'eau dans un petit réservoir.

Dans la dénomination des terrains d'aviation alliés, le terrain de Satolas a pour code 'Y 24'.

Dès les premiers jours de septembre, le génie américain aménage une bande d'envol en terre battue de 1350 mètres de long par 8 mètres de large. Pour cela, quelques réquisitions de terrains au nord et au sud du terrain. «Le terrain ressemble plus à un champ de pommes de terre qu'à un terrain d'aviation», témoigne un pilote français.

Le samedi 9 septembre, l'escadrille de reconnaissance 02/33 'Savoie' (La Mouette) équipée de huit Spitfire V se pose sur le terrain de Satolas venant de Montélimar-Ancône et de Valence-La Trésorerie (Drôme). Un détachement tactique de deux Lightning P 38, appartenant à l'autre escadrille du groupe 2/33 (La Hache) est également affecté sur ce terrain.

Extraits de l'ouvrage 'Les Chevaliers de l'Ombre' de Patrick Ehrhardt

*«Les cantonnements se situent à Saint Laurent de Mure, à environ 3 kilomètres au sud du terrain. Les officiers sont logés chez l'habitant, tout comme les adjudants-chefs et les adjudants. D'une manière certaine, l'ordre hiérarchique est respecté puisque le R.P. Frémeaux, aumônier de l'escadrille, loge chez le curé, le docteur Calvet, chez le médecin, le commandant Piechon au château. Pour les autres, les affectations sont plus aléatoires, comme pour le capitaine Michel qui loge chez la sage-femme. Les sergents-chefs et sergent logent dans l'école de filles du village, tandis que les soldats élisent domicile dans la salle communale des fêtes.*

*«Le garage à véhicules, faute de mieux, est installé dans une prairie, à l'entrée du village. La popote est installée, tant bien que mal, dans une arrière-salle de l'hôtel-restaurant 'Savoie'.*

*«Sur le terrain, les bureaux sont abrités sous des tentes pyramidales, les salles de renseignements et d'opérations prennent position dans un baraquement en bois attenant au hangar métallique, les services de piste s'installent en bordure de piste.*

*«le dimanche 10 septembre, après l'arrivée de l'échelon roulant, la matinée débute par un office religieux célébré par le R.P. Frémeaux dans l'église du village. Ans l'après-midi, un match de foot-ball oppose les représentants du groupe à l'équipe locale (résultat ; une victoire du groupe).*

*«la population locale se rend massivement sur le terrain pour voir les avions. Les pilotes font leur possible pour satisfaire la curiosité des civils, tout en poursuivant leur travail de reconnaissance. Même sur la piste, il y a du monde qui déambule.»*

Dès le 10 septembre, les vols de reconnaissance ont repris sur la Bourgogne et la Franche-Comté, et plus particulièrement sur la zone de Belfort. Du 17 au 20 septembre, les conditions météorologiques ne permettent plus le déroulement normal des missions de guerre. Le 22 septembre, les unités françaises quittent le terrain de Satolas pour celui de Dijon-Longvic (Côte d'Or).

Le squadron de reconnaissance 225 de la Royal Air Force, en provenance du terrain de Sisteron-Thèze (Alpes de Haute-Provence), équipé de Spitfire V et IX, se pose également sur le terrain de Satolas. Les appareils, une dizaine, sont dispersés autour du terrain, principalement dans les futaies au sud-est du terrain. A Saugnieu, autour de l'église, sont installés les camions et remorques équipées en laboratoires photographiques. C'est là, que des spécialistes développent et interprètent les films pris par les caméra qui équipent les avions, lors des vols de reconnaissance. Le 22 septembre, le squadron 225 de la RAF rejoint le terrain de Salon (Bouches du Rhône).

Du 7 au 23 septembre, quelques appareils américains en détachement utilisent le terrain, notamment des P 38 Lightning du 23<sup>rd</sup> Photo Reconnaissance Squadron et des P 51 Mustang du 111<sup>st</sup> Tactical Reconnaissance Squadron venant du terrain de Valence-La Trésorerie. Le terrain cessera d'être opérationnel le 20 novembre.

8 octobre 1944, le Colonel d'Aviation F. Ruby, avec des aviateurs issus des Forces Françaises de l'Intérieur, crée à Lyon, une unité aérienne chargée de l'observation et de l'appui au sol des troupes engagées sur le front des Alpes, il s'agit du Groupe 1/35- Aviation des Alpes, qui s'installera sur le terrain de Satolas, le 4 décembre



Morane 500 du Groupe 1/35 Aviation des Alpes à Satolas

DR

### **Terrain d'aviation de Loyettes (Ain)**

Le génie de l'armée américaine aménage un terrain d'atterrissage, de 2000 mètres de long par 50 mètres de large, en bordure de la rive droite du Rhône, à l'amont de Loyettes.

Dans la dénomination des terrains d'aviation alliés, le terrain de Loyettes a pour code 'Y 25'.

Le 27<sup>th</sup> Fighter Group, (523 et 524<sup>th</sup> Fighter Squadrons) équipé de P 47 Thunderbolt, qui est arrivé le 7 septembre à Bron fait mouvement vers Loyettes le 12. Cette unité se déplace sur le terrain de Dole le 20 septembre.

Dans la matinée du 11 septembre, en provenance de Salon de Provence, un appareil de liaison du 27<sup>th</sup> FG, lors de son approche du terrain, heurte le sommet de la colline dominant le village de Leyrieu. Il s'agit d'un bimoteur Mitchell B 25 D, serial 42-87440, du 27<sup>th</sup> FG qui transportait des personnels de ce groupe. Aucun survivant parmi les trois membres d'équipage et douze passagers qui se trouvaient à bord de l'appareil. Les victimes seront inhumées provisoirement au cimetière de Crémieu. Une plaque commémorative apposée sur le mur extérieur de la petite chapelle de Notre Dame de La Salette, sur le lieu même de l'accident, a été offerte par les paroissiens de Leyrieu afin de rappeler cet accident. Le terrain cessera d'être opérationnel le 20 novembre.

En dehors, des appareils appartenant aux unités stationnés sur les terrains d'aviation de la région, de nombreux autres appareils survolèrent la région, et connurent des accidents :

Tramoyes (Ain) – 2 septembre 1944

Un chasseur Supermarine « Spitfire », serial PL 440, de la Royal Air Force fait un atterrissage forcé, vers 12 h, au lieu-dit « L'Étang Neuf » sur la commune de Tramoyes. L'appareil qui effectuait un vol d'essais était piloté par le P/O R.W. ALLAN –Royal Australian Air Force- matricule 411849, appartenant au 3rd ADU (Aircraft Delivery Unit) du 216th Trans Group – unité chargée de la réception des appareils-. Suite à une météo peu clémente, le pilote s'égaré et à court de carburant, il se pose en catastrophe. Celui-ci sera récupéré par la Résistance locale.

Rignieu le Franc (Ain) - 2 septembre 1944

Au retour de mission de mitraillage des troupes allemandes en retraite, au nord de Lyon, un Spitfire d'une unité de la Royal Air Force stationnée sur le terrain de Sisteron-Thèze (Alpes de Haute Provence) est abandonné en vol par son pilote au-dessus de la région. L'avion

## Automne 1944, l'arrivée des aviations alliées et françaises en Région Rhône-Alpes

s'écrase au sol, au lieu-dit 'Combe Borday sur la commune de Rignieu le Franc. Le Sergent Griev, pilote, qui a sauté en parachute est sauf.

Savigny (Rhône) – septembre 1944

Un P 47 Thunderbolt appartenant vraisemblablement à un Squadron de l'USAAF s'est écrasé au sol, au lieu-dit 'Montpensier' sur la commune de Savigny. Ni le serial de l'appareil, ni l'identité de son pilote ne sont connus à ce jour. Le pilote qui a sauté trop bas a trouvé la mort.

Vienne (Isère)– début Septembre 1944

Un P 47 Thunderbolt de l'aviation américaine s'est écrasé et a explosé en touchant le sol sur la commune de Vienne, au lieu-dit 'Bois des Dimes'. Cet accident, s'est produit au moment de la Libération. L'avion a quitté sa formation en piquant droit au sol, le pilote a trouvé la mort. A ce jour, ni le serial de l'appareil, ni l'identité de son pilote ne sont connus à ce jour.

Automne 1944 : l'arrivée des aviations alliées et françaises en Rhône-Alpes (C) C.A.L.M Paul Mathevet 04/2024