

Champ d'aviation de Tempsford

Tempsford était une base secrète du Bedfordshire en Angleterre, qui assurait des missions clandestines sur l'Europe, mais plus particulièrement vers la France, pendant la deuxième guerre mondiale.

Deux escadrons étaient stationnés : l'escadron 138, volant essentiellement sur des appareils Lysander et Hudson pour des missions de dépose et de repêchage et l'escadron 161, volant sur des Lysander, Hudson Halifax et des Stirling à plus grand rayon d'action. Ces appareils étaient utilisés pour parachuter des agents et des fournitures pour des groupes de résistance clandestins essayant de perturber les approvisionnements allemands ou d'envoyer des renseignements par radio à l'arrière des lignes alliées.

Les groupes de résistants établissaient aussi des réseaux d'évasion pour les équipages abattus. Les agents étaient entraînés et sélectionnés par le SOE (Bureau d'Opérations Spéciales), branche de l'espionnage britannique. Ils étaient équipés et le ravitaillement était conditionné sur le champ d'aviation dans une grange fortifiée appelée la ferme Gibraltar.

Après avoir été très sérieusement briefés, et équipés, les agents étaient emmenés directement aux appareils en attente et embarqués pour leurs destinations prévues d'avance. Toutes les opérations menées de, et à Tempsford, étaient classées Top Secret.

Les avions

Les appareils de l'escadron 161 furent modifiés par la suppression de la tourelle supérieure et le trou percé dans le plancher par lequel les agents pouvaient être parachutés et les colis lancés au sol. Les plus grosses boîtes étaient larguées par l'ouverture consacrée aux bombes.

On avait recouvert les tuyaux d'échappement des moteurs pour dissimuler les jets de lumière des moteurs. Des instruments étaient montés sur le haut du tableau de bord pour que le pilote puisse les consulter sans quitter des yeux le terrain survolé.

Ces avions étaient conçus pour voler bas la nuit à la recherche des points de largage prévus, il y avait une double mitrailleuse 303 installée dans la tourelle arrière, actionnée par le mitrailleur arrière.

Les appareils ultérieurs étaient équipés de dispositifs secrets de navigation à tête chercheuse, appelés « Euréka ». Des radios émetteur-récepteur sol-air à courte portée codées Rebecca étaient aussi utilisées pour communiquer avec l'avion quand il survolait la zone de largage.

Le contact au sol était assuré grâce à un code en morse transmis par des torches ou des feux au sol.

L'équipage

L'équipage du Halifax MA-Y était constitué de 7 personnes :

- le pilote, Sergent Chef Nicholls âgé de 22 ans
- le co-pilote, Adjudant Grady RCAF âgé de 26 ans
- le bombardier, Sous-Lieutenant Read âgé de 28 ans
- l'opérateur radio, Sergent A Rivers âgé de 23 ans
- le mécanicien, Sergent Dean âgé de 27 ans
- le largueur, Sergent Bragg âgé de 20 ans
- le mitrailleur arrière, Sergent E. Markson âgé de 38 ans

Sauf pour le largueur sur cette mission, cet équipage très qualifié, avait réalisé ensemble 8 autres missions de ce type.

La précédente mission du 5/6 août avait largué deux agents avec 3 containers et 3 colis dans la région Chouzy en Touraine.

La mission BOB 53

C'était une double mission réalisée avec un autre Halifax piloté par le Lieutenant Abecassis. La mission devait ravitailler une cellule secrète de résistants en Picardie dirigée par le capitaine Etienne Dromas. Ce groupe de résistants français avait aidé avec succès plus de 80 parachutés alliés à échapper à la capture allemande et même à retourner en Angleterre par leur réseau. Ce largage d'armes et d'explosifs était emballé dans des conteners spécifiques conçus pour résister aux chocs au sol, mais pouvant être désassemblés et emportés par une seule personne.

Le vol

Le lieutenant Abecassis décolla dans l'Halifax MA-Z LL453 à 23h45 et F/S Nicholls dans un MA-Y LL358 le suivit 10 minutes plus tard, à 23h55 ; la durée du vol était estimée à un peu plus de 4 heures. Une navigation très précise était requise pour trouver les petits villages et pour ensuite naviguer « à vue de nez » jusqu'à la zone à atteindre.

Une fois la zone trouvée, l'avion la survolait à une vitesse très réduite, en l'occurrence autour de 210 km/h à 120/150m d'altitude : le temps consacré au survol de la zone ne dépassait pas 10 à 15 minutes, l'heure estimée d'arrivée était 1h52 / 1h58. Cependant, la zone de réception fut finalement trouvée par le lieutenant Abecassis grâce à un signal en morse à 2h09, et 15 containers et 7 colis furent largués au premier passage. Ses notes de débriefing indiquent : « en larguant, on vit en avion en feu à environ 4,5 km au sud est ».

Au sol, à la zone de largage

Les français commandés par le capitaine Dromas étaient sur la zone de réception avant l'heure prévue et avaient entendu un avion de chasse allemand survoler la zone. Mais il leur semblait qu'il était parti quand les 2 Halifax arrivèrent. Alors ils décidèrent de faire le signal prévu pour avertir l'avion. Abecassis amorça son vol à basse altitude et largua sa cargaison et alors qu'il remontait pour laisser le second Halifax arriver, le signal en morse fut envoyé et Nicholls réagit en conséquence. Comme il entra sur zone, il y eut un tir d'artillerie de l'avion de chasse allemand, l'appareil fut touché, s'enflamma et s'écrasa dans le champ. Tout l'équipage fut tué.

Les français coururent vers l'avion mais ne purent rien faire ; l'équipage avait été brûlé vif sur les sièges. Le fait de voler si bas en cet endroit ne laissait aucune chance à l'équipage de s'en sortir.

Le lendemain au village de Cugny

Le lendemain, les corps furent déplacés pour être ensevelis dans des cercueils numérotés et emmenés au cimetière de Cugny. Les allemands, craignant une violente réaction anti-allemande, interdirent à quiconque d'assister à l'enterrement des aviateurs. Au mépris des ordres, et à leurs risques et périls, tous les habitants du village sortirent en masse pour couvrir de fleurs les cercueils, alors que la gestapo les regardait faire.

De retour à Tempsford

L'avion fut déclaré manquant et Abecassis fut entendu.

Cependant, le responsable de la base, le Commandant Boxer, n'était pas satisfait et demanda au SOE d'essayer de trouver ce qui était arrivé à l'appareil sur la mission « BOB 53 ». Un message radio fut envoyé aux français demandant des informations. Une copie de la réponse fut expédiée au commandant de la base, elle stipulait que l'appareil avait bien été abattu et que tout l'équipage avait péri.

Les familles des aviateurs abattus, reçurent les télégrammes habituels en cette occasion, expliquant qu'ils avaient disparu en mission, et après un certain temps, la Croix Rouge leur envoya quelques effets personnels trouvés sur leurs corps.

Après la guerre

Après la guerre, les membres de l'équipage furent laissés là où ils reposaient dans le petit cimetière de Cugny, probablement à la demande des français.

En 1971, le maire de Cugny demanda à la Reine d'Angleterre la permission de placer un monument au bord de la route où l'avion s'était écrasé. Ceci fut autorisé et une pierre sur laquelle sont gravés les noms des membres de l'équipage se tient à cet endroit aujourd'hui.

Le capitaine Etienne Dromas survécut à la guerre en héros et il créa un musée en mémoire de la résistance française en Picardie. Il s'appelle le musée de la résistance et de la déportation de Picardie, et il possède une exposition relative aux événements du 8 et 9 août 1944.

Post script

En cette nuit du 8 au 9 août 1944, il semble que OWF Todt de l'escadron de chasse 301, pilotant un Messerschmidt 109 g-6 déclara avoir détruit un Halifax dans une zone non spécifiée, au sud de la Belgique non loin du nord de la France probablement compatible avec la région de Cugny.

On lui attribue 11 avions alliés abattus.