



Bernard CANUT

Né le 20/08/1920 à Estang (32)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 31.535

« Disparaît dans la Manche » le 6 juin 1944 au large des côtes du Cotentin



Navigateur au Groupe de bombardement 342 SQUADRON « LORRAINE »



« Mort pour la France » à l'âge de 26 ans





Ce travail biographique a été réalisé dans le cadre du projet mémoriel 2017-2022 conduit par l'Association AMFAFL (*pour la Mémoire des Forces Aériennes Françaises Libres*) qui a eu pour objectif d'honorer la mémoire des 123 membres des FAFL (*Forces Aériennes Françaises Libres*) déclarés « porté disparu » durant la Seconde guerre mondiale.

Ce projet a abouti avec la création en Seine-Maritime du « Mémorial du Tréport » en faisant ériger en bord de mer une stèle dont la cérémonie inaugurale a eu lieu le samedi 25 juin 2022 en présence du Général de brigade aérienne Julien SABÉNÉ représentant le chef d'Etat-Major de l'Armée de l'air et de l'espace.



L'historique de ce Mémorial est consultable sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/hommages-aux-123-membres-des-fafl-disparus/>

Les 123 biographies, dont fait partie celle-ci, ont été réalisées avec le concours de :

Jean-Claude AUGST, Frédéric BENTLEY, Frédéric BRUYELLE, Yves DONJON, Jean-Pierre FITAMEN, Bertrand HUGOT, Yves MORIEULT et Hervé PIERROT mémorialistes des FAFL ; Michel BOUCHI-LAMONTAGNE mémorialiste des FNFL ; Lucien MORAREAU mémorialiste de l'Aéronautique navale ; David PORTIER mémorialiste des Parachutistes de la France Libre ; Mike CLOSE mémorialiste de la Royal Air Force ; Pierre TILLET mémorialiste des actions du BCRA ; Sylvain CORNIL-FRERROT responsable des recherches historiques à la Fondation de la France libre.

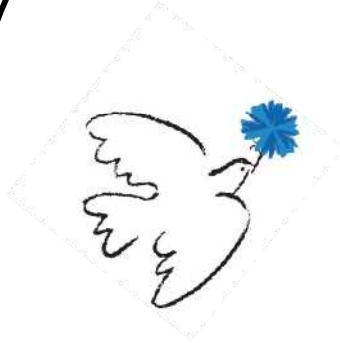
Ces biographies sont consultables sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/les-123-fafl-declares-porte-disparu/>

Parmi les ressources documentaires qui ont alimenté ce travail, il y a :

- Le Service Historique de la Défense de Vincennes (94), de Caen (14) et de Pau (64).
<https://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/>
- Le site internet du Ministère des Armées : « Mémoire des Hommes » :
<https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/>
- Le site internet « Mémorial Gen Web » :
<https://www.memorialgenweb.org/index.php>
- La Fondation de la France libre :
<https://www.france-libre.net/>
- Le site internet « Français.libres.net » :
<http://www.francaislibres.net/liste/liste.php>
- Les archives de la Royal Air Force :
www.nationalarchives.gov.uk
- Les archives familiales des disparus.



Agir pour la Liberté



Le parcours d'un jeune Gersois ayant rejoint les Forces Aériennes Françaises Libres

Biographie présentée par Frédéric Bentley
Président de l'Association pour la Mémoire des FAFL (AM-FAFL)
avec la collaboration de
Jean-Pierre Fitamen vice-président de l'AM-FAFL
(07/2023)



Association pour la Mémoire des Forces Aériennes Françaises Libres
Fondation de la France-Libre

16 Cour des Petites Ecuries, 75010 PARIS

Email : amfafl.contact@gmail.com



1- SES DÉBUTS

1917 - Le 20 août 1917 à *Estang*, département du Gers, est né un enfant prénommé *Bernard* fils de Jean CANUT, employé de ferme, et de Marie SAINT-PÉ ménagère.

Bernard ne vit que très peu d'années à *Estang*, il suit ses parents qui s'installent à 40 km, à *Nérac* situé à 20 km au sud-ouest d'*Agen*.

Au cours de sa scolarité Bernard est reconnu comme un élève studieux. Après le collège il est accepté à l'Ecole Normale d'instituteur d'*Agen*. Il maîtrise l'espagnol. C'est un homme à la silhouette plutôt athlétique, de taille 1m70, 60 kg, aux yeux verts et cheveux châtain foncé.

1938 – Agé de 21 ans, il s'inscrit au centre de mobilisation d'*Agen* pour suivre une formation militaire qui va lui permettre d'obtenir le Brevet de Préparation Militaire Supérieur (BPMS).

LA FRANCE entre EN GUERRE

1939 – Le 3 septembre, la France déclare la guerre.

Le **16/09/1939**, Bernard CANUT est affecté au 14^{ème} Régiment d'Infanterie de *Toulouse*. Au regard de son niveau d'instruction et de la réussite aux tests il est accepté pour intégrer le PEOR (Peloton de l'Ecole des Officiers de Réserve).

Le **22/10/1939**, Il est dirigé vers la caserne de Xaintrailles de *Bordeaux*. Volontaire pour l'Armée de l'Air il est envoyé le 28 octobre au Bataillon de l'Air n°106 de *Bordeaux-Mérignac*.

Le **22/01/1940**, après 2 mois de formation au Bataillon de l'Air n°106, Bernard réussit brillamment les épreuves finales et obtient le grade d'« Aspirant de Réserve ». Volontaire pour devenir P.N. (Personnel Naviguant) Bernard suit la formation pour être breveté Observateur.

En permission de retour dans la famille à *Nérac*, le jeune officier en tenue d'aviateur fait belle impression. Son neveu et filleul, Pierre SAINT-PE, âgé de 10 ans, se souvient que toutes les filles lui tournaient autour.

Le **01/05/1940** Bernard obtient son Brevet militaire d'Observateur n° 5988 et reçoit sa mutation pour le Centre d'Instruction de bombardement de *Toulouse-Francazal* au Bataillon de l'Air n°101.

JUIN 1940 - La France a subi ses quatre dernières semaines l'invasion fulgurante de l'armée allemande, lorsque le 17 juin, le Maréchal PETAÏN dans son allocution radiophonique demande l'arrêt des combats et le 22 juin 1940 signe un armistice avec l'occupant. Bernard CANUT n'ayant pu participer aux combats est rempli d'amertume.



Le **12/08/1940**, Bernard est démobilisé et va reprendre son métier d'instituteur dans une école publique du département du Lot et Garonne, en « zone libre » désormais sous l'autorité du Gouvernement de *Vichy*. Durant l'année scolaire Bernard est apprécié, il exerce son métier avec enthousiasme.

1941- Bernard CANUT n'a qu'une idée en tête : trouver le moyen de rejoindre l'Angleterre pour répondre à l'appel du général de Gaulle. Bernard se porte volontaire quand il reçoit une note de services signalant la recherche de maîtres pour les colonies. Il voit là une opportunité de pouvoir quitter la France et rallier les Forces Françaises Libres du général de Gaulle. Il demande à choisir les Antilles comme destination, la proximité d'îles britanniques alimente son espoir, ou mieux que le navire qui le conduira soit arraisonné par la Royal-Navy. Sa demande est acceptée ... mais son affectation sera l'île de Madagascar.

1942 - A son arrivée sur l'île de Madagascar, sans que son navire ait été arraisonné comme il l'espérait encore, Bernard prend ses fonctions d'instituteur dans une école primaire de *Tananarive*. L'île de Madagascar est dirigée à cette époque par le gouvernement de *Vichy*.

Le **05/05/1942**, il désespère de mener à bien son projet de rejoindre l'Angleterre lorsque survient le débarquement des forces britanniques au nord de l'île, c'est l'opération IRONCLAD qui débute. Quatre mois plus tard, sans que Bernard ait dû combattre les britanniques, le Gouverneur Général ANNET accepte le principe d'un armistice.

2- SON RALLIEMENT A LA FRANCE LIBRE

Le **15/10/1942**, Bernard signe son acte d'engagement au bureau de recrutement pour les Forces Françaises Libres qui vient tout juste de se mettre en place.

Il est affecté dans un 1^{er} temps au Bataillon de l'Air n° 215 installé sur le terrain d'aviation d'IVATO situé à 10 km au nord de *Tananarive*.

DÉPART pour la GRANDE-BRETAGNE

Le **28/02/1943**, au port de *Tamatave*, Bernard, ayant reçu son ordre de mission tant attendu pour rejoindre la Grande-Bretagne, embarque à bord d'un navire à destination de l'Ecosse.

Le **13/04/1943**, après six semaines passées en mer pour contourner l'Afrique, Bernard atteint son but après 17 mois d'attente en débarquant dans le port de *Greenock* sur la côte ouest de l'Écosse près de *Glasgow*.

Le **19/04/1943**, il signe à Londres son engagement définitif dans Forces Aériennes Française Libres en qualité « d'Observateur en avion » avec le grade d'Aspirant de réserve. Il déclare être célibataire et sans religion. Le matricule FAFL n° 31.535 lui sera attribué. Il est dirigé vers le Camp d'Instruction de *Camberley*.



ARRIVÉE au CAMP de CAMBERLEY

Camberley est une ville de garnison située dans le Comté de Surrey à environ 50 km à l'ouest-sud-ouest de Londres. Cette ville abrite outre l'École des cadets de Sand-hurst, (l'équivalent en France de l'École de Saint-Cyr), et le Staff Collège (l'équivalent en France de l'École de Guerre).

En réalité le Centre d'Instruction de « Old Dean Camp » se situe à environ 3kms du centre de la ville de Camberley, tout près du petit village de « Old-Dean » qui donna tout naturellement son nom à celui du camp : « Old Dean Camp ». Situé sur un plateau en pleine nature, Old Dean Camp a été construit durant l'hiver 1940 dans le but d'y installer un Centre d'accueil et de transit ainsi qu'un Centre d'instruction pour les volontaires voulant rejoindre les Forces Françaises Libres. Les travaux de génie civil et la construction des bâtiments ont commencés le 30 octobre 1940 et furent réalisés avec le concours de soldats anglais du *Royal-Engineers* et un groupe précurseur constitué d'éléments de la *Brigade de Chasseurs Alpains* des FFL.

Tout autour du camp il y a des bois de pins, des collines, des grandes pistes sablonneuses. La construction du camp fut très difficile, rien n'existait. Il avait fallu creuser les routes, tracer des chemins, amener l'eau, l'électricité, tout cela en période hivernale avec de la pluie et de la neige. Les hommes durent patauger dans une boue épaisse et gluante. Exposés à tous vents les pionniers avaient surnommé l'endroit : « Les Hauts de Hurlevent ».

Des baraquements mis en place, appelés « bidons » par les français, sont des constructions préfabriquées sur un concept développé au cours de la première guerre mondiale par les britanniques. Dénommés « Nissen hut » ces bâtiments en forme de demi-tube possèdent une structure en bois et sont recouverts de tôles ondulées.



Construction des baraquements (Archives AMFAFL)

Les baraquements ont été disposés tout autour d'un immense terrain vague qui est devenu un magnifique « parade ground » avec en son centre, un mât immense où flottent désormais le drapeau français et la flamme à croix de Lorraine.



Centre d'Instruction de Camberley (Coll. Y Morieult)

Les « bidons » qui sont utilisés comme dortoirs accueillent environ une quinzaine d'hommes. Sur le chemin qui mène à la patte d'oie a été élevé le carré des officiers et le parc à voitures, à l'extrémité opposée et près du raccourci qui mène à Camberley le carré des sous-officiers. Dans une allée latérale, la chapelle, la salle des fêtes, l'infirmerie, le poste de police.



Camp de Camberley (Coll. J.P Fitamen)

COMPAGNIE D'INSTRUCTION DE L'AVIATION

Une « Compagnie d' Instruction de l'aviation » a été créée à Old Dean Camp sous la direction du commandant OTTENSOOSER, dit *Commandant CHARLES*, son nom d'emprunt pour la guerre.

Cette compagnie a pour objectif d'instruire les volontaires souhaitant rejoindre les Forces Aériennes Françaises Libres. Ces hommes envoyés à Old Dean Camp sont de toutes origines, de toutes les régions de la métropole et de l'empire, de l'étranger même; de toutes les armes, de tous les grades, de toutes les professions. La durée d'une formation complète peut atteindre dix semaines. Chaque jour, des exercices consacrés à l'instruction militaire sont organisés dans la campagne environnante avec ses bois, ses collines... marches à la boussole, croquis d'itinéraire, marches d'entraînement, exercices de nuit ... , visites médicales et surtout des cours élémentaires de langue anglaise.

Certains candidats reconnus inaptes à la suite de tests sont envoyés vers les autres armes: l'armée de terre, les parachutistes ou la marine. Les « admis » aux examens sont dirigés dans les écoles de la Royale Air Force pour être formés aux fonctions de pilote, de navigateur, de mitrailleur, de radio-mitrailleur ou de mécanicien avion.

Les futurs navigants sont envoyés vers une école d'initiation au pilotage « ITW » (Initial Training Wing) en Angleterre ou au Canada. Lorsqu'ils seront entraînés et transformés en combattants, ils seront affectés au sein des différentes escadrilles des unités de la France Libre ou parfois détachés dans des unités de la RAF. Les élèves pilotes déjà entraînés, possédant un niveau acceptable en anglais seront dirigés directement vers une école de pilotage élémentaire de la RAF : EFTS (Elementary Flight Training School).

3- SA FORMATION dans la RAF

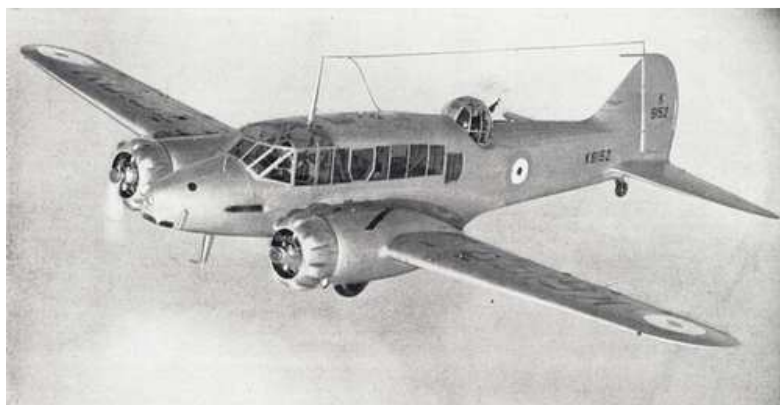
En ce qui concerne Bernard se sera une école de navigateur.

AFFECTATION au n°10 A.F.U

Le **15/06/1943**, il est affecté **n° 10 AFU** (Advanced Flying Unit) de Dumfries. C'est une Ecole de formation des Navigateurs.

La Base RAF de Dumfries est située dans le sud-ouest de l'Écosse, c'est un grand centre de formation regroupant diverses écoles. La formation va durer six semaines. Bernard est promu sous-lieutenant à titre temporaire.

L'école de la « 10 AFU » est équipée d'avions **Avro-Anson**, initialement prévus pour effectuer des patrouilles côtières. Rapidement ce type d'avion s'avéra ne pas être assez performant et trouva un usage plus adapté à la formation des pilotes bimoteur, opérateurs radio, navigateurs, bombardiers, et mitrailleurs. Il est équipé de 2 moteurs de 350ch, vitesse maxi 300 km/h, rayon d'action 1200 km, altitude maxi 5800m, armement composé d'une mitrailleuse fixe placée sur la gauche du fuselage tirant vers l'avant et d'une mitrailleuse sur tourelle dorsale.



Avro-Anson Mark I (aircrewmemoired.com)

Le haut niveau d'activité en vol de cette école peut être mesuré à partir des chiffres du mois de septembre 1942 : Heures de vol: 2.016 par jour ; 629 par nuit; munitions utilisées – 82.700 cartouches; bombes larguées – 4.595; carburant utilisé – 83.853 gallons (soit 381.200 litres). Il y a une

activité aérienne intense autour de *Dumfries* et des aérodromes de *Cumbria*. De nombreux accidents d'entraînement ont lieu et un nombre important d'aviateurs y perdent la vie. Au mois de mai deux avions *Avro Anson* sont entrés en collision au-dessus de *Maryport* près de *Cumbria*, tuant tous les occupants.

Début août, le stage se termine et Bernard obtient ses résultats : tests théoriques 76%, et 72% à la pratique. Avis du formateur : « bon navigateur – doit travailler la lecture des cartes ».

Le **10/08/1943**, il retourne au Camp de Camberley. A la fin du mois il entre à l'hôpital pour un problème de santé. Son séjour dure quatre semaines, plus deux semaines de convalescence.

AFFECTATION au n° 13 O.T.U.

Le **10/10/1943**, il est affecté au 13 O.T.U (Operational Training Unit : école de formation opérationnelle). à *Bicester-Oxon*.

La **Base RAF de Bicester** se trouve à 60 km au nord de *Camberley*, pas très loin d'*Oxford*. Cette unité d'entraînement comporte depuis le mois de mai une grande diversité d'avions tels que des *Avro-Anson*, *Blenheim*, *Douglas-Boston*, *Defiant*, *Havoc*, *Martinet*, *B-25 Mitchell*, *Mosquito*, *Oxford* et *Tiger-Moth*.

Au delà de l'entraînement au vol opérationnel, l'objectif de la formation est de constituer des équipages sur le type d'avion que les stagiaires vont prochainement utiliser en escadrille opérationnelle.



(Coll. P. St Pé via Alain Mouchet)

Equipage FAFL : *Julien LADAGNOUS* mitrailleur, **Roger BOISSIEUX** pilote, *Jean-François HENSON* mitrailleur, *Bernard CANUT* navigateur.

Bernard va faire équipe avec Roger BOISSIEUX pilote, Jean-François HENSON radio-mitrailleur et Julien LADAGNOUS mitrailleur. Ils vont s'entraîner sur bombardier **BOSTON III**. Les cours pratiqués en anglais sont intensifs. Théorie et pratique s'enchaînent sans relâche.

En **février 1944**, Bernard obtient le Brevet aéronautique de « Commandant d'avion » par équivalence.

Après avoir suivi un entraînement intensif, la période des quatre mois de formation est sur le point de se terminer.

Les voilà enfin affectés en unité opérationnelle. Ce sera le **342 free French SQUADRON** de la RAF baptisé également *Groupe de bombardement « LORRAINE »*.

AFFECTATION au 342^e Free French SQUADRON « LORRAINE »

Le **29/02/1944**, Bernard et les membres de son équipage sont affectés au *342 Squadron « Lorraine »*. Le Groupe de bombardement « Lorraine » est stationné à *Hartford-Bridge* au sud de l'Angleterre. Il est équipé de 24 bombardiers moyens BOSTON III, composé de deux « flight » baptisés « Nancy », et « Metz ». Le personnel naviguant est uniquement français issu d'éléments des FAFL et de l'armée d'Afrique du nord ayant rejoint les alliés depuis le début 1943. L'équipage de ces bombardiers est composé de quatre aviateurs : un pilote, un navigateur, un radio-mitrailleur supérieur, un mitrailleur inférieur.

Hartford-Bridge est situé à quelques kilomètres de *Farnborough* à mi-chemin entre *Londres* et le port de *Portsmouth*.



Insigne du Groupe « Lorraine »

Le « 88 Squadron » britannique est également présent. Ils sont équipés de bombardiers légers **Boston III**. Les équipages sont désormais spécialisés dans les attaques en plein jour au ras du sol sur des objectifs bien déterminés. Le 342 Squadron et le 88 Squadron constituent le **147 WING** (escadron n°147). Le *147 Wing* est commandé par le Group-Captain Don MACDONALD.

Le Groupe « Lorraine » est commandé par le Lieutenant-colonel Michel GORRI âgé de 29 ans, de son vrai nom FOURQUET. Plusieurs Squadrons sont présents sur le terrain, la place manque et les aviateurs sont hébergés sous tentes en lisière de la forêt.



Devant un bombardier BOSTON III, au poste de pilotage Roger BOISSIEUX, devant à gauche Bernard CANUT navigateur, Jean-François HENSON mitrailleur, et Julien LADAGNOUS mitrailleur

(Coll. P. ST Pé via Alain Mouchet)

Le **04/03/1944**, Bernard est nommé au grade de sous-lieutenant.

Le **22/04/1944**, un épais brouillard s'est installé pour la journée, pas de vol prévu, les aviateurs sont mis au repos. Soudain dans la matinée les haut-parleurs se font entendre : « *Avis à tous les navigants... Rassemblement à 10 h 30 dans le grand hangar... Je répète : avis à tous ...* ».

Il est 10H45, quand une grosse voiture kaki émerge de la purée de pois tous phares allumés stoppe devant le hangar. Le Group-Captain MAC DONALD, commandant la base accueille ceux qui en descendent, l'Amiral CUNNINGHAM et le général EISENHOWER Chef suprême des forces alliées. Une fois à l'intérieur, ce dernier s'approche en levant les bras : « *– Hello boys !... dit-il en invitant les aviateurs à faire cercle autour de lui. Je connais la valeur de vos équipages... Il faudra cependant multiplier vos efforts par dix ! ...* ». L'auditoire est conscient qu'une telle visite ne peut que prédire un débarquement imminent. Le soir même sur la porte du mess on peut lire sur une pancarte : « *Pronostics pour le jour du débarquement. Les paris sont ouverts. Participation: un shilling. La somme recueillie sera versée au lendemain de l'ouverture du second front à la (ou les) personne qui en aura deviné la date exacte* ». En post-scriptum : « *Le général Eisenhower n'est pas autorisé à parier* ».

L'accès des côtes du sud de l'Angleterre est devenu strictement interdit. Les aviateurs sont prévenus que s'ils s'aventurent dans cette zone, qui va de Portsmouth à Southampton, ils seront abattus par les tirs de la défense aérienne sans avertissement.



(Coll. Claire Boissieux-Thorp)

Roger BOISSIEUX pilote, Bernard CANUT navigateur, Jean-François HENSON mitrailleur, et Julien LADAGNOUS mitrailleur

MAI 1944 - Les entrainements s'intensifient. Un débarquement en France semble imminent.

Dimanche 4 juin, le ciel est gris et couvert. ALERTE en début d'après-midi, le Group-Captain MACDONALD commandant la base aérienne annonce : « *Messieurs, à partir de cette minute, notre base est en état d'alerte. Il est donc absolument interdit de quitter le terrain, défense de téléphoner et le courrier sera censuré sur place. Quant aux équipages, je dois pouvoir mettre la main sur eux à tout instant du jour et de la nuit* ». C'est maintenant une certitude LE DEBARQUEMENT est pour bientôt. En milieu d'après-midi, l'ordre est donné aux mécaniciens de peindre 3 bandes blanches sur les ailes et sous le fuselage des avions. C'est le moyen retenu pour que les avions amis ne soient pas confondus avec les avions ennemis.

Lundi 5 juin, après une longue journée d'attente il est **20h00** lorsque le colonel FOURQUET alias GORRY, Squadron-Leader commandant le « Groupe Lorraine », réuni ses deux commandants d'escadrilles, le capitaine GAROT pour l'escadrille « Nancy », et le lieutenant ALLEGRET pour

l'escadrille « Metz ». Ils sont appelés pour constituer les équipages et l'ordre de bataille du lendemain, le D-Day est annoncé. Il est décidé que le lieutenant ALLEGRET doit sélectionner douze équipages pour effectuer la 1^{ère} mission du lendemain. En réserve est prévue une seconde mission sous le commandement du capitaine GAROT. Les équipages seront réduits à 3 personnels au lieu de 4 habituellement.

Le Briefing de tous les équipages est annoncé pour **02h00** du matin dans la salle des opérations. Le Groupe « Lorraine » sera accompagné de douze avions du *88 Squadron*, chacun aura un secteur attribué.

Le **6 juin 1944**, c'est le jour J, le jour du débarquement en Normandie.

Bernard ne le sait pas ce sera sa dernière mission.

4- SA DERNIERE MISSION

Mardi 6 juin 1944 - 1h00 du matin - Au réveil, Bernard réuni ses camarades de chambrée et leur dit de son fort accent méridional...: « *Je suis sûr que je ne reviendrai pas ... toi, tu prendras mon vélo..., voici ma chevalière tu la remettras à ma famille...* » (Témoignage de Paul LAMBERMONT). Au petit déjeuner au mess, les Français comme d'habitude sont les plus bruyants pendant que leurs camarades britanniques du *88 Squadron* attendent patiemment à l'extrémité d'une longue file d'attente. Un peu de resquille et d'espièglerie du côté français, toujours beaucoup de flegme et de dignité du côté britannique.

2H00 - Bernard se présente à la salle des opérations pour le briefing. Une grande carte est affichée pour sur laquelle un fil rouge indique la trajectoire de la mission du Groupe « Lorraine » depuis Hartford-bridge jusqu'à Barfleur à la pointe Est de la presqu'île du Cotentin, puis s'infléchit jusqu'aux îles Saint-Marcouf au large de l'estuaire de la Vire.

L'opération OVERLORD a débuté. La mission du Groupe « LORRAINE » consiste à déposer un écran de fumé au-dessus des plages normandes à l'Est de la presqu'île du Cotentin pour couvrir le débarquement des américains qui aura lieu juste après. Ce secteur est nommé « Utah Beach ». Le nom de code de cette mission : Opération « Smoke Screen » (écran de fumée).

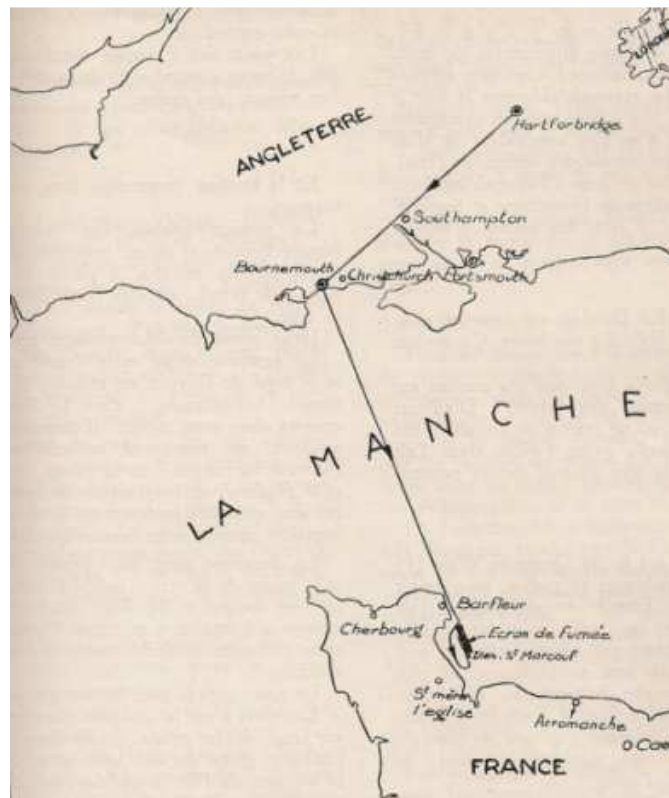
Bernard et ses équipiers font partie du 3^{ème} équipage. Ils prendront place à bord du bombardier « **Boston (BZ 213) OA-J** ».

La veille, les armuriers ont reçus l'ordre d'enlever les bombes des avions et de les remplacer par des pots fumigènes.



3H30 - Le lieutenant-colonel FOURQUET, commandant le « Lorraine », rassemble autour de lui ses équipages pour apporter les précisions suivantes :

« Le vol sera effectué au ras de l'eau à quinze mètres d'altitude au moment du largage de l'écran de fumée, il n'y aura que trois membres d'équipage par avion car le mitrailleur ventral ne peut être utile lors d'un vol au ras de l'eau et risque d'être incommodé par les vapeurs de fumées, vous savez que la fumée que vous allez étendre est toxique, aussi quand vous l'étalerez, ouvrez au maximum vos bouteilles d'oxygène, en vous assurant que vos masques collent bien au visage, la mer sera couverte d'embarcations de toutes sortes. Les opérateurs radio feront bien d'emporter avec eux un bon stock de fusées éclairantes afin de se faire identifier par les bateaux survolés dans l'espoir de ne pas être pris pour cible. Pour rappel chaque patrouille sera espacée de dix minutes, arrivé sur l'objectif le leader dépose en premier son écran de fumée, temps estimé trois minutes, puis se sera au tour de son équipier, une fois terminé virage à gauche, prise d'altitude et retour à la base » « Messieurs réglez vos montres, 1^{er} décollage à 5H00 ».(sic)



(Archives Y.Morieult)

Il est **5H00** lorsque le premier des douze Boston décolle d'Hartford-Bridge, suivi trente secondes plus tard par son ailier, prise d'altitude 150 m.



Boston III du Groupe « Lorraine » (fr.wikipedia)

Puis de dix minutes en dix minutes les autres patrouilles s'envolent. Elles suivent toutes la même route quittant les côtes anglaises en survolant Hengisbury à l'ouest de l'île de Wight.

Au-dessus de la Manche les équipages aperçoivent un premier convoi de gros cargos, puis un deuxième à mi-chemin qui comprend des centaines de péniches de débarquement, promenant au bout de longs câbles des ballons de protection antiaérienne.

A perte de vue, c'est une forêt de cheminées, de mâts de navire qu'il faut éviter, en décrivant de larges virages et surtout lancer des fusées de reconnaissance pour ne pas être confondus avec un avion ennemi car on imagine bien que les marins alliés ce jour-là caressent d'un doigt fiévreux la détente de leurs canons antiaériens.

La côte française est aperçue et abordée par le cap de Barfleur au Nord-est du Cotentin. Les paires de *Boston* se fauillent le long de la côte entre les gros bâtiments de guerre tirant des salves de tous leurs canons contre les batteries côtières qui se défendent encore malgré le pilonnage intensif que leur font subir simultanément les vagues de bombardiers. Le ciel est zébré d'éclairs.

Les *Boston* du Groupe « Lorraine », se glissent au ras des flots pour échapper à ces tirs, vitesse 400km/h, altitude 15m. L'horizon est illuminé par les lueurs des batteries allemandes qui tirent à toute volée.



Bombardier BOSTON du Gr Lorraine au-dessus de la mer

(Archive familiale Claire Boissieux-Thorp via Fred Bentley)

6H10 - Il fait à peine jour au moment où le premier bombardier arrive sur l'objectif. Le navigateur appuie sur le bouton du lance-bombes et une épaisse fumée blanchâtre s'étire derrière le Boston.

Trois minutes plus tard c'est au tour du suivant de déclencher le largage de sa fumée. Les avions se succèdent et un écran de fumée long de plusieurs kilomètres se met en place comme prévu au ras des flots et masque aux Allemands la flotte américaine.

7H40 - Les premiers Boston sont de retour à Hartford-Bridge. Pour les accueillir tous les équipages n'ayant pas eu la chance de participer à cette mission historique et aussi tous les hommes à terre, mécaniciens, armuriers, photographes, sont là. Ils entourent aussitôt les arrivants pour connaître ce qu'ils ont pu voir du débarquement.

8H00 - Le dernier bombardier se pose. On constate qu'il manque le « **Boston (BZ 213) OA-J** ». Le soir même son équipage sera officiellement « porté disparu ».

On rapporte que des membres de l'équipage d'un destroyer de l'US-Navy ont aperçu au matin du 6 juin, aux environs de 6h10, un Boston tombant en flammes, percutant la surface de l'eau et disparaître à cinq kilomètres au nord des îles Saint-Marcouf et vingt-huit kilomètres au Sud-sud-est de Barfleur, l'avion ayant été très probablement touché par des tirs de l'artillerie alliée.

Roger BOISSIEUX 22 ans, **Bernard CANUT** 26 ans, **Jean-François HENSON** 20 ans seront officiellement déclarés « **disparu en mer** », en date du 6/6/44.

Six mois plus tard un corps rejeté par la mer sur le rivage normand est récupéré par les autorités américaines. Identifié, il s'agit de celui du sergent Jean-François HENSON. Son corps sera inhumé dans son village natal de Duisans dans le Pas-de-Calais.

Les corps de Roger BOISSIEUX et Bernard CANUT n'ont jamais pu être retrouvés.

Les trois membres de l'équipage seront déclarés : « Mort pour la France ».



Roger BOISSIEUX
pilote – 22 ans



Bernard CANUT
navigateur - 26 ans



Jean François
HENSON
mitrailleur – 20 ans

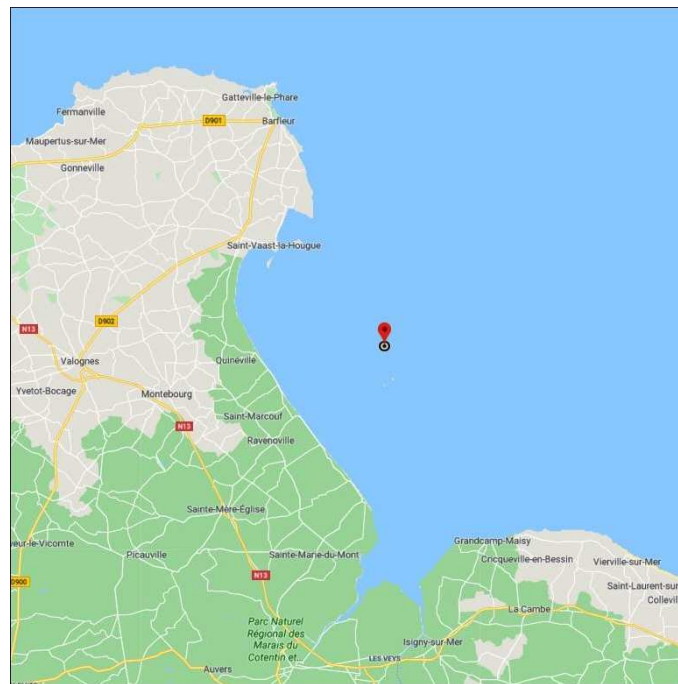
Le sergent pilote Roger BOISSIEUX, 22 ans, avec sa petite moustache, cherchant toujours à bien faire et luttant contre la malchance, né à Londres, il vivait en Angleterre avec sa famille. Il avait rejoint les Forces Françaises Libres à Londres en septembre 1941 et reçu le matricule FAFL n° 30836. Il sera déclaré « Mort pour la France ».

Le sergent mitrailleur Jean-François HENSON, 20 ans, un beau garçon blond, ayant toujours l'air d'avaler la moitié de ses phrases avec son chewing-gum, jeune et sympathique, né en France de mère française et de père anglais, il est arrivé en 1936 en Angleterre à 12 ans avec sa famille qui habite 51 Chewton Road, Walthamstow à Londres. C'est le seul, dont le corps sera retrouvé, rejeté par la mer six mois plus tard sur le rivage normand. Récupéré par les autorités américaines, il finira par être transféré dans son village natal de Duisans, dans le Pas-de-Calais, au carré militaire du cimetière communal, rang n°1, tombe n°2. Il avait rejoint les Forces Françaises Libres à Londres en mai 1943 et reçu le matricule FAFL n° 35902. Il sera déclaré « Mort pour la France ».

Le sous-lieutenant navigateur Bernard CANUT, 26 ans, un grand fou, gai et bon vivant, était aimé des britanniques à cause de son "French Type" très accentué. Il appréciait énormément sa famille d'accueil anglaise Mme et Mr le Colonel MURRAY qui habitaient West Road à Camberley (Surrey). Bernard avait rejoint les Forces Françaises Libres à Madagascar en octobre 1942 et reçu le matricule FAFL n° 31535. Il sera déclaré « Mort pour la France ».

Estimation du lieu de la disparition au large du Cotentin à 5 kilomètres au nord des îles Saint-Marcouf.

Cordonnées : 49°40 N - 01°12 W



Le sous-lieutenant Bernard CANUT

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît dans la Manche » le 6 juin 1944 au large des côtes du Cotentin



Navigateur au « 342 Free French SQUADRON « LORRAINE »



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 26 ans

Au cours de sa 13^{ème} mission de guerre au sein du Groupe Lorraine.

Son commandant dira de lui :

C'était un camarade au caractère gai et enjoué, toujours disposé, discipliné, consciencieux et perfectionniste.

5- CITATION

CITÉ à l'Ordre de l'Armée Aérienne à titre posthume :

Le sous-lieutenant Bernard CANUT pour le motif suivant :

" Officier ardent et courageux, toujours volontaire pour combattre et participer à la Libération de la France. A pris part comme observateur à de nombreuses missions de bombardement dont plusieurs sous le feu violent de la D.C.A. ennemie. Par son sang-froid et sa détermination, a contribué pour une large part à la réussite de ces opérations. Porté disparu en juin 1944 au cours d'une opération particulièrement importante destinée à assurer la protection des troupes de débarquement en France."

Cette citation comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec palme de bronze.



6- LES DECORATIONS

- Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur à titre posthume le 6 août 1955.
- Croix de guerre 39-45 avec palme de bronze à titre posthume
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-libre



7- LES HONNEURS

- **SAINTE-MARIE-DU-MONT**, département de La Manche (50) - Avant la fin de la guerre, le samedi 11 novembre 1944, un mémorial installé face à la zone de débarquement d'Utah Beach, sur le bord de la route RD 421, est inauguré une première fois par les américains. Puis une seconde fois inauguré, le 6 juin 1945 par les autorités françaises avec la pose d'une plaque en souvenir de l'équipage du *Boston BZ-213 OA-J*. La flèche indique la direction vers la mer de la zone de la disparition.

Coordonnées géographiques du mémorial : 49°24.994 N et 1°10.534 W



(aerosteles.net – photos Ph Bauduin)

- **TANANARIVE** sur l'île de Madagascar - Le **06 Juin 1949** une cérémonie est organisée en présence des autorités militaires et civiles, pour honorer la mémoire de l'instituteur Bernard CANUT et commémorer précisément le 5^{ème} anniversaire de sa mort. *L'Ecole Primaire Européenne Mixte de Faravohitra*, où Bernard avait exercé, est baptisée : « Ecole Bernard Canut ». Le quartier de Faravohitra est un « vieux » quartier de *Tananarive*, situé entre *Ambondrona* et *Ambohijatovo-Ambony*. L'école est devenue par la suite, « EPP Bernard CANUT ».



(Archive familiale Pierre ST PE via Alain Mouchet)



(Archive familiale Pierre ST PE via Alain Mouchet)

Sur la photo, de la gauche à droite :

Le colonel LHERITIER, Chef du détachement de l'aviation, au fond derrière lui la plaque commémorative fixée au mur, Mr TRUCHELUT Inspecteur général et Directeur de l'enseignement, Mr EBRARD (Professeur), Mr CONAN Directeur, X, Mr le Proviseur.

En 2014 à **TANANARIVE**, pour le 110^{ème} anniversaire de sa naissance, une stèle est érigée dans la cour de l'école *EPP Bernard CANUT*, pour honorer sa mémoire.



Photo Alain Mouchet 2022



- En **FRANCE, ARROMANCHES-les-BAINS**, département du Calvados (14), une stèle est inaugurée dans les années 2000 pour honorer la mémoire de **l'équipage Boissieux**. Initialement cette stèle fut installée au milieu d'un rond-point, sur une place baptisée « Place du Groupe Lorraine », à l'initiative de Monsieur Robert BIMONT, Maire adjoint de la ville d'Arromanches-les-Bains, vétéran FAFL du Groupe Lorraine et Vice-président de l'Amicale des Forces Aériennes Françaises Libres. Elle a ensuite été déplacée suite à des travaux d'aménagements routiers. Elle se trouve désormais non loin de l'emplacement initial sur le bord de la rue nommée " Rue de la Place du Groupe Lorraine" donnant accès à un parking en face du Bureau de La Poste (position GPS: 49.337771, -0.623893).



La stèle à son emplacement d'origine
(Archive familiale Pierre ST PE via Alain Mouchet)

- **NÉRAC**, département du Lot-et-Garonne (47) : le nom de Bernard CANUT apparaît sur le Monument aux Morts du village.



(geneanet.org)

- **LE TRÉPORT**, département de la Seine-Maritime (76), son nom est inscrit sur la stèle du « *Mémorial des FAFL disparus* », érigée au bord de la falaise par l'association AM-FAFL, à la mémoire des 123 membres des FAFL disparus pendant la Seconde guerre mondiale, dont la cérémonie inaugurale s'est déroulée le samedi 25 juin 2022.

<https://www.france-libre.net/hommages-aux-123-membres-des-fafl-disparus/>



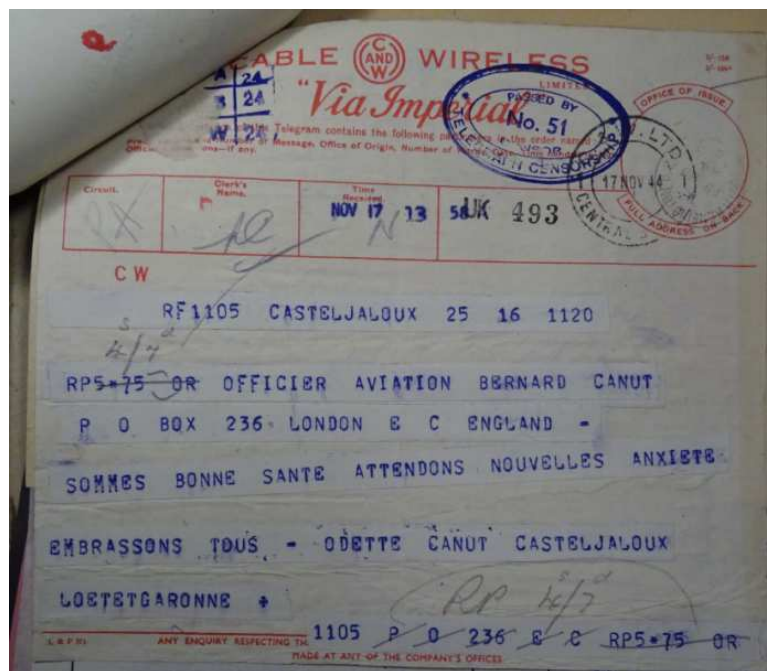
(Coll. AM-FAFL)

8- LA FAMILLE

1917 – SA NAISSANCE - le 20 aout 1917 à *Estang*, dans le département du Gers, est né un enfant prénommé Bernard fils de Jean CANUT, employé de ferme, et de Marie SAINT-PE ménagère.

1918 – Naissance de sa sœur cadette prénommée Odette.

1944 – Le 17 Novembre, sa sœur Odette, institutrice à l'école laïque de filles de *Casteljaloux* (Lot et Garonne), qui n'a pas eu connaissance du décès de son frère, espère toujours avoir de ces nouvelles lorsqu'elle lui envoi ce télégramme :



(source : dossier de Bernard Canut au SHD)

Odette CANUT poursuivra sa carrière professionnelle auprès des enfants comme institutrice, et directrice de colonie de vacances. A sa retraite elle devient membre du Conseil municipal du petit village de *Sauméjan*.

1945 - Durant la 1^{ère} semaine de janvier le Maire de la commune de *Nérac* se déplace au domicile des parents de Bernard pour leur annoncer la nouvelle tragique du décès de leur fils.

1946 - Bernard CANUT est reconnu « Mort pour la France » par le Ministre des armées le 22 janvier 1946 et rendu par le tribunal d'Agen le 26 mai 1946.

1955 – Le lundi 26 septembre à *Nérac* le commandant Georges GAUTHIER, de l'Armée de l'Air, vient remettre au domicile de Jean CANUT, son père, la *Croix de Chevalier de la légion d'honneur*, attribuée à titre posthume à son fils Bernard.

1989 – Sa sœur, Madamer Odette CANUT décède à l'âge de 71 ans. Les obsèques ont eu lieu le 12 septembre dans son village de *Sauméjan* en Lot-et-Garonne.

2021 – Son neveu, Monsieur Pierre SAINT PÉ habite *Hendaye* dans les Pyrénées-Atlantiques.



Sources documentaires supplémentaires:

Archives Y. Morieult – Archives St PÉ– Archives R. Boissieux - Archives JP Fitamen - Revue Icare n°174
Article de Bertrand HUGOT dans la Revue n°51 de la Fondation de la France Libre - Coll. Tom Wallis

Sites WEB : aircrewremembered.com - aerosteles.net - baesystems.com - aircrewremembered.com - geocaching.com
en.wikipedia.org - baesystems.com - adf-gallery.com.au - iwm.org.uk – navsource.org

Pour connaître les circonstances de la disparition de chacun des 123 inscrits sur le

« MÉMORIAL des FAFL DISPARUS »

<https://www.france-libre.net/hommages-aux-123-membres-des-fafl-disparus/>

