Avant ce jour, j’étais plutôt sensible si je voyais un peu de sang, mais lorsque nous sommes montés dans l’avion, il y avait 25 ou 30 blessés. Certains avaient des blessures au ventre, d’autres n’avaient plus de mâchoire, de jambes ou de bras, et le choc était énorme. À partir de ce moment-là, le sang ne m’a plus jamais dérangé.

Je m’appelle Lloyd Bentley, et je suis né le 30 mars 1921 dans la municipalité de Calvin, qui se trouve approximativement à 12 miles de Mattawa, près de North Bay. J’ai servi en Angleterre pendant 28 mois. Lorsque je me suis enrôlé, ils m’ont envoyé de Sault Ste. Marie à North Bay. C’est là que je me suis officiellement enrôlé le premier octobre 1941. Puis au début du mois de septembre 1942, je suis venu à Brantford. Nous étions censés faire 160 heures en 16 semaines, mais nous n’avons fait que 120 heures en 19 semaines, car la température était trop mauvaise. Nous n’avons donc pas réellement terminé la formation, ils nous ont simplement mis dehors. Je n’étais pas un très bon pilote, mais je savais trouver un endroit pour atterrir. J'ai déjà atterri en me coinçant entre deux bancs de neige de 20 pieds. Puis regarder l’instructeur pendant cinq minutes était une des choses les plus drôles de ma vie. Je suis à sa gauche, et pendant à peu près cinq minutes, tout ce qu’il pouvait faire était de mordre ses lèvres, de faire des faces et de me regarder en frémissant un peu, puis de regarder vers l’arrière. Finalement, il me dit : « Eh bien, Bentley, il y a au moins une consolation : ce n’est pas toujours les meilleurs pilotes qui vivent le plus longtemps ». J’ai appris ma leçon, et je n’ai plus pris de risques que je ne devais pas absolument prendre.

Ma femme et moi nous sommes fiancés le 19 juillet 1943. Je croyais que j’allais suivre ma formation opérationnelle de trois mois au Canada, mais ils ont décidé de m’envoyer outre-mer immédiatement. J’ai donc appelé ma femme de Summerside (Î.-P.-É.) pour lui dire : « Si tu veux que l’on se marie avant mon départ, c’est ton choix. Je te laisse le choix. » J’ai dit : « Je ne crois pas que ce soit juste sur toi de rester à ne rien faire en m’attendant, il se peut que je ne revienne jamais, ou je pourrais revenir dans trois ou quatre ans, et tu ne peux pas… je ne veux pas que tu restes assise à la maison. Je veux que tu ailles danser, que tu t’amuses. J’ai l’intention de le faire aussi en Angleterre, danser, puisque je ne bois pas. Je n’aurai rien à faire, donc je prévois aller danser. » Nous nous sommes donc mariés en sachant cela, et lorsque je suis revenu à Brantford, elle avait déjà les alliances de prêtes dans l’Église anglicane - « trois fois le dimanche. » Nous nous sommes donc mariés le mardi matin et avons eu un voyage de noces de 10 jours avant que je ne parte outre-mer pour 28 mois. Elle était magnifique. Elle m’écrivait pratiquement tous les jours, et je lui ai écrit tous les jours pendant 28 mois. Ceci est ma femme juste avant notre mariage. Doreen Doris Richards, c’est une vraie blonde, la plus belle femme que j’ai vue de ma vie.

Lorsque nous sommes partis en Angleterre, j’ai suivi plusieurs cours, pilotage avancé, cours BAT - pilotage à l’aveugle. Et ensuite ils m’ont envoyé en Irlande du Nord pour la formation opérationnelle.

Ça, c’est un DC-3, ou Dakota ou C-47. Les Américains appelaient ça un C-47. L’étendue de ses ailes est de 95 pieds. Il pouvait transporter approximativement cinq tonnes de matériel ainsi que huit personnes, huit personnes assises à côté. C’était un appareil facile à conduire. Les parachutistes sortaient par-là, naturellement, il y avait une file, puis à la tête de la file ils se laissaient aller. Ce n’est rien de spécial.

Intervieweur : Des parachutistes, c’est pas mal spécial.

Ils nous ont envoyés en Égypte. En chemin, nous avons été attaqués par plusieurs escadrons de Ju-88. Lors de la troisième nuit, ils ont réussi à faire couler à peu près trois de nos navires, et nous avons tiré, on a descendu 8 ou 10 avions allemands. Ça, c’est moi en Égypte au mois de décembre 1943. Ça c’est le Sphinx, et ça la pyramide de Khéops.

Staline a rencontré Roosevelt et Churchill dans une conférence se déroulant à peu près au même moment où nous étions en Égypte, et Staline leur a dit directement qu’ils devaient établir un deuxième front s’ils voulaient pouvoir arrêter les Allemands. Alors ils nous ont renvoyés pour être dans le Transport Command.

Sur le chemin du retour, tout ce que nous avions à manger était du bœuf salé. J’ai toujours aimé le bœuf salé, mais les Anglais, eux, vivaient de bœuf salé depuis trois ou quatre ans. Alors le groupe d’Anglais ne voulait pas le manger du tout, ils étaient presque malades juste en le regardant. J’ai presque été assassiné sur ce navire. Me voir manger les rendait malades. C’était drôle d’une certaine façon. Mais j’avais faim.

Film d’actualité : Dans cette troisième section des films d'actualités de notre invasion. Ces photos montrent la consolidation des positions de la tête de pont et la poussée vers l'intérieur des terres. La température n’était pas très bonne, mais les petits navires sont arrivés sur les plages, apportant un énorme soutien en personnel et en armes. Ils apportaient aussi les besoins mécaniques de notre armée et de notre force aérienne; les moyens pour construire nos premiers aérodromes en France depuis 1940.

Le jour J devait avoir lieu le 5 juin, mais parce que la température était vraiment mauvaise et l’eau du canal très turbulente, ils ont décidé d’attendre au 6 juin. À minuit le 5 juin nous avions comme mission de déposer les parachutistes à approximativement 5 ou 6 miles de Juno Beach à l’intérieur des terres. 400 000 personnes ont participé au jour J, et approximativement 156 000 personnes ont débarqué ce jour-là, dont à peu près un quart de million faisait partie de la Marine ou de l’Aviation. Ils sont partis de l’Angleterre en trois groupes différents, en trois différentes lignes. La ligne la plus à l’ouest était composée d’Américains, et les navires étaient juste dessous, et ils avaient probablement des avions de combat, puis du transport et des bombardiers moyens, etc. Ils étaient répartis sur plusieurs hauteurs. Les plus à l’ouest ont atterri à Utah Beach, près de Sainte-Mère-Église. Puis la ligne du milieu est arrivée à Omaha Beach, et ils ont vécu le combat le plus difficile d’entre tous. La ligne la plus à l’est était celle des Britanniques et tous les autres. Lorsqu’ils sont arrivés près de la côte, ils se sont séparés en trois lignes différentes. La plus à l’ouest était celle de Gold Beach, celle des Britanniques. La ligne du milieu était celle des Canadiens à Juno Beach. Puis la ligne la plus à l’est était composée de Britanniques, de Français, de Français libres, de Norvégiens, de Néerlandais, etc., qui ont débarqué à Sword Beach. Lorsque l’on approchait de l’Angleterre, on pouvait voir que les trois lignes étaient encore en train de débarquer, probablement sur une étendue de 30 ou 40 miles. Je vous jure, on pouvait voir à peu près deux ou trois mille avions. 13 000 avions ont participé, et entre cinq et sept mille navires. Je vous jure, si j’avais eu de longues jambes et que j’avais marché d’un navire à l’autre, j’aurais pu marcher jusqu’en Angleterre tellement ils étaient collés. C’est la chose la plus impressionnante que j’ai vue de ma vie.

L'opération Market Garden a eu lieu du 17 septembre [1944], en ce qui concernait le Transport Command, jusqu'au 23 septembre. Le jeudi, nous sommes arrivés en retard. Sur le chemin du retour, près d'Eindhoven, nous sommes passés dans l'un des nombreux petits nuages, remontant vers le sud, nous avons levé les yeux juste après notre arrivée dans ce petit nuage, et nous avons vu des avions de chasse voler à cinq ou six cents pieds, se dirigeant vers le nord. Et au bout d'une minute, nous pouvions voir des éclats frapper le sol. Et lorsque nous sommes revenus en Angleterre, nous avons découvert que seulement six des treize avions de notre escadron étaient revenus. Ils avaient abattu la moitié de Transport Command ce jour-là. Les avions étaient tellement abîmés qu’ils n’ont pas décollé ce vendredi, et samedi, les Allemands étaient vraiment prêts à nous recevoir, et plusieurs avions ont vu leur canalisation d’huile exploser lorsque nous sommes passés au-dessus d’Arnhem - le « pont trop loin » - et donc notre canalisation d’huile a été endommagée, et nous sommes revenus jusqu'à Eindhoven et avons volé juste au-dessus de lignes électriques de l'usine Phillips, à Eindhoven, jusqu’à la mer du Nord. Et c'était le premier jour où nous avions capturé cet aéroport. Les Allemands étaient dans le coin sud-ouest de l’aéroport, dans un buisson, et il y avait une piste d'atterrissage temporaire sur le coin sud-est, qui était situé à peut-être un mile et demi ou deux de nous, et nous avons réussi à atterrir là, mais nous n’avons pas pu arrêter à temps, et nous nous sommes retrouvés dans un champ de pommes de terre. Nous avons eu beaucoup de chance, car Jimmy Springfield, un de mes amis de Sault Ste. Marie, a dû atterrir là où se trouvaient les Allemands et tous les membres de l'équipage ont été tués en sortant de l'avion. Donc, nous avons été très chanceux. Je vais parfois voir la tombe de Jimmy Springfield à Arnhem. Il est enterré au cimetière d'Arnhem à Oosterbeek.

En mars, avril et mai 1945, ils ont envoyé 16 pilotes pour suivre des cours de transport de longue distance dans le nord de l'Angleterre, un endroit appelé Crosby-on-Eden. Je n'ai pas participé à la traversée du Rhin. Et sur seize pilotes, seulement sept ont réussi l’examen, et j'ai eu la tête endommagée le 15 juillet 1944. Donc, malgré mes étourdissements et mes maux de tête, j'ai réussi à obtenir l'équivalent d'une licence de pilote commercial, mais je n’ai pas piloté une seule heure après la guerre. Quand la guerre a été finie, ça a été fini. Et nous étions trop en retard pour amener des troupes pour combattre les Japonais, et au moment où nous avons fini le cours, le 13 juin 1945, ils nous ont renvoyés dans les mêmes escadrons. Et j'imagine que parce que j'étais le seul dans l'escadron à avoir suivi ce cours, je conduisais des généraux polonais au quartier général suprême à Francfort, en Allemagne - dans mon état!

Je n’ai pas piloté une seule heure après la guerre malgré ma licence. Et je suis retourné à mon ancien emploi à la Banque Royale pour trois ans. Je travaillais 70 ou 80 heures par semaine. C’était très stressant. Et je ne pouvais plus le supporter à cause de mes étourdissements. Alors j’ai démissionné. Je vivais bien! Mais ma carrière de pilote ne s’est jamais déroulée comme je l’ai pensé.