Chroniques

SOUVENIRS DES VIEILLES GUERRES

A la mémoire du lieutenant PATURLE, de la promotion « PINCZON DU SEL », mort au Champ d'Honneur, le 11 septembre 1944.

*
* *

III. — Les champs de « flak » de la RUHR (GELSENKIRCHEN, 11 septembre 1944)

En cette fin de l'été de 1944 — le dernier d'une trop longue guerre — le « Bomber Command » de la Royal Air Force était devenu, selon les mots du maréchal HARRIS, une force écrasante. Cet officier général, à la tête de cet immense commandement depuis le 23 février 1942, s'était battu comme un lion pour en arriver là. A en croire une boutade fameuse, HITLER n'arrivait qu'en neuvième position sur la liste de ses ennemis, loin après le ministère des Finances, la Marine Royale, l'Armée de Terre, les routiniers hostiles à une politique de bombardement lourd, les fonctionnaires incapables et bien d'autres encore...

Certes, HARRIS n'obtint jamais les quatre mille quadrimoteurs, dont il pensait, dès 1941, qu'ils pourraient mettre l'Allemagne à genoux, tout en économisant des opérations meurtrières de débarquement. Cette opinion toute douhétienne n'est pas à rejeter sans examen : en effet, aux trois quarts des disponibilités, soit trois mille avions, l'Allemagne aurait encaissé quelque quinze mille tonnes de bombes, selon une routine presque quotidienne. Auraient été rayées de la carte, chaque mois, de vingt à trente grandes villes, toutes objectifs industriels et nœuds importants de communications. Avec les chargements classiques d'explosifs, mille avions donnaient au sol dix-sept mille impacts — mille bombes d'une tonne (baptisée « la lessiveuse », tellement ses formes étaient peu aérodynamiques) et seize mille de deux cent cinquante kilos — tous dans la cité, celle-ci dépassant largement par sa taille le rectangle de dispersion. Un tel régime eût été rapidement insoutenable pour le Troisième Reich...

Oui, mais... pour appliquer pareille doctrine, il fallait pousser à une retraite prématurée force généraux de l'Armée de Terre, et une foule d'amiraux de la Marine Royale !!

Le « Bomber Command » avait mis sur pied d'excellentes méthodes d'instruction qui transformaient, en quelques mois, des clercs de banque en équipages de qualité, à qui il ne manquait plus que de s'aguerrir au jeu terrible des bombardements de jour et de nuit. Des exécutants prestigieux, des lieutenants-colonels (Wing - Commanders) de vingt-cinq ans, auréolaient le bombardement lourd anglais. Je n'en citerai que trois :

— GIBSON, qui, à la tête de vingt LANCASTER, dont huit furent abattus, attaqua par nuit de lune et à très basse altitude, les barrages de la MOHNE, de la SORPE et de l'EDER, le 17 mai 1943. Il y gagna la « VICTORIA CROSS ». Il fut tué, dans les dernières semaines de la guerre, alors que « maître-bombardier », il venait d'assurer le succès d'un bombardement de nuit sur un objectif de la RUHR. Il avait, à sa mort, le chiffre fantastique de deux cents missions de guerre.

— CHESHIRE, qui reçut lui aussi, la « VICTORIA CROSS », après sa centième sortie comme « maître-bombardier » dans le corps d'élite des « PATHFINDERS ».

— TATE, qui mena un groupe de LANCASTER à l'assaut du croiseur lourd « TIRPITZ », embusqué dans un fjord norvégien et le coula.

La splendide efficacité du « Bomber Command », je la compris pleinement, une nuit du printemps de 1945. Au cours d'une opération qui accompagnait le franchissement du RHIN par les troupes de MONTGOMERY, le « maître-bombardier » donnait ses ordres, en langue anglaise, bien entendu. Il fut abattu et s'arrêta, de ce fait, au beau milieu d'une phrase. Dans la seconde qui suivit, nous entendîmes une autre voix, un autre accent : le suppléant prévu venait de prendre la suite. Ce véritable coup de théâtre était saisissant...

*
* *

Ce 11 septembre 1944, à la Base d'ELVINGTON, il faisait un temps magnifique. L'anticyclone des Açores poussait ses hautes pressions loin sur l'Europe de l'Ouest. La traditionnelle cérémonie, consacrée à la lecture de l'ultime citation du capitaine GUYNEMER, prenait, en ce temps de guerre, un émouvant relief : les mots célèbres « lutte ardente, énergie farouche, courage sublime » étincelaient comme des épées nues. Au garde-à-vous, je regardais les visages graves de mes compagnons d'armes. Parmi les assistants, vingt équipages des deux groupes « GUYENNE » et « TUNISIE » étaient désignés pour le prochain objectif, une usine d'essence synthétique de la firme NORDSTERN, à GELSENKIRCHEN. Avec un temps pareil, il fallait s'attendre à être reçus, comme les rois de France, avec les honneurs du canon : la RUHR en comptait mille quatre cents — de l'excellent calibre de 88 millimètres — qui, fort heureusement, ne tiraient jamais tous ensemble !

... L'escadre noire des cent quatorze HALIFAX s'enfonçait vers l'Est, à six mille mètres d'altitude. Haute dans le ciel, la chasse d'accompagnement veillait. En mission de jour, la chasse allemande ne sortait plus. Terriblement étrillée, en 1943 et 1944, par les expéditions diverses de l'aviation de bombardement américaine (Forteresses volantes B. 17 et Libérators B. 24), elle ne se risquait plus à attaquer des meutes de bombardiers protégés par des nuées de chasseurs. Le seul fléau restait donc la D.C.A. allemande, la « FLAK ».

Le survol de la HOLLANDE se fit dans le calme, mis à part, de-ci de-là, quelques flocons noirs éparpillés, témoins de coups de canon tirés peut-être sans grande conviction.

L'avion de tête, piloté par le capitaine VERHILLE (1936), guidé par le lieutenant SUVERAN (1939), navigateur, allait atteindre le septième méridien de longitude Est, lorsque se déclencha — à quelques centaines de mètres devant le flot des avions,

mais à l'exacte hauteur — le plus terrible mur de « flack » jamais entrevu. Sous l'effet trompeur de la perspective horizontale, les éclatements paraissaient si denses qu'il n'y aurait pas eu la place d'y glisser un avion d'aéro-club, sans que celui-ci ne fût criblé d'éclats.

Mais, ce que l'artillerie allemande ignorait, c'est que la route des avions piquait, par un virage à droite de quatre-vingt-dix degrés, à cet endroit-là, vers le plein Sud. Ce mur formidable n'arrêta donc aucun avion... Messieurs les Allemands avaient tiré trop tôt, mais ils rectifièrent le tir dans les secondes qui suivirent et une « flak » infernale se déchaîna. Comme à l'accoutumée, dans les minutes qui précédaient le largage des bombes, j'écartais les rideaux noirs de ma caverne platonicienne de navigateur pour assister au spectacle. Les flocons noirs fusaient devant, dessous, dessus. Ceux de l'arrière, je ne les voyais pas et ils n'étaient déjà plus pour nous ! Soudain je vis un éclair rouge — le seul que j'aperçus jamais, Dieu soit loué — à quelques mètres devant mon HALIFAX. Le bombardier, le sous-lieutenant ROBERT, s'affala sur le viseur, puis se releva. Un laconique dialogue s'engagea :

— ROBERT, êtes-vous blessé ?

— Non, mon capitaine, mais j'ai eu l'impression de recevoir un coup de poing dans le dos...

Une rapide inspection me donna la clé de l'affaire : le nez vitré de l'avion avait un trou circulaire d'environ trois centimètres de diamètre. L'invasion brutale de l'air avait donné un choc au bombardier. Les lignes de signaux de ma boîte GEE étant complètement tordues, je décelai un enfoncement du métal par un éclat d'obus que je trouvai sur ma table de navigation. Ce morceau d'acier, gros comme le pouce, nous avait donc ratés de quelques dizaines de centimètres.

L'objectif approchait. Des drames se nouaient autour de nous. Les deux mitrailleurs, le sergent-chef THIBEAU et le sergent FAIVRE signalèrent qu'un avion du Groupe (1) venait d'exploser, sans doute atteint de plein fouet dans la soute à bombes. « Seul l'adjudant OGER, mitrailleur arrière, se sauva par miracle : ne pouvant se dégager de la tourelle, il fit, en chute libre, une vertigineuse descente de plusieurs milliers de mètres. Sans perdre son sang-froid, il réussit à commander l'ouverture de son parachute qui l'arracha littéralement à ce bloc de ferraille, quelques secondes avant le contact fatal avec le sol » (2).

Dans un autre appareil, le sous-lieutenant ROTTE, bombardier, mortellement touché à l'artère fémorale, expirait dans les bras de son commandant d'avion, le lieutenant LAC.

Les secondes se traînaient, interminables. Le bombardier annonça enfin qu'il allait nous débarrasser des quatre tonnes de foudre que nous avions sous nos pieds. Le sergent-chef DANIEL, pilote impavide, tenait dans ses paumes adroites les trente et une tonnes du HALIFAX et modifiait, selon les indications du bombardier, par d'imperceptibles coups de palonnier, le cap des ultimes secondes.

La croix lumineuse du viseur, épée vengeresse, courait sur le sol à la rencontre de l'objectif. C'est avec un intense soulagement que tout l'équipage entendit les mots tant espérés « bombes larguées ». Les seize bombes de deux cent cinquante kilos filaient toutes noires vers l'usine à détruire.

Encore trente secondes de ligne droite pour prendre la photographie des impacts et l'on pourrait peut-être sortir de cet enfer !

(1) Equipage : capitaine HILAIRE, lieutenants BERTHET et PATURLE (1939), adjudants MADAULE et OGER, sergents-chefs EYRARD et JENGER.

(2) Extrait du Livre « Le Groupe de Bombardement TUNISIE ».

...Et l'on en sortit, après dix minutes de « flak » diabolique, le temps de traverser la RUHR du Nord au Sud. Le passage du RHIN, entre DUSSELDORF et COLOGNE, fut un ravissement : il n'y avait plus dans le ciel aucun flocon noir !

En mission de jour, j'essayais systématiquement de faire du retour à la base un chef-d'œuvre de « décontraction » : après la tempête, la bonace est indispensable. Assis près du pilote, je laissais le bombardier tenir le journal de bord. Il s'exerçait, utilement et avec talent, au petit jeu de la navigation aérienne. Je contemplais le ciel, les autres avions. Il suffisait de suivre le flot emmené par le responsable de l'expédition. Je revivais les minutes passées, j'avais eu peur, réaction normale d'un Capitaine de vingt-neuf ans : comme la « Jeune Captive », je ne voulais pas mourir encore...

Le survol de la Belgique, le franchissement de la côte française en évitant les poches résiduelles encore aux mains des Allemands — un mauvais coup de « flak » est vite arrivé — la traversée de la mer du Nord, tout cela se passa en douceur. ORFORDNESS, sur la côte anglaise, accueillit les cent sept rescapés de ce raid. Trente minutes plus tard, apparurent les verts gazons de la Base d'ELVINGTON...

*
* *

Après cette très chaude affaire, qui n'était que la troisième sortie de l'équipage, nous eûmes à camionner vers l'Allemagne nazie vingt-huit autres cargaisons de bombes, avant d'être libérés le 18 avril 1945. Mais, chose parfaitement compréhensible, cette sortie du 11 septembre 1944 servit de mission de référence et de consolation : même après une dure opération, il était volontiers admis que tout s'était assez bien passé et qu'on avait été bien moins secoué qu'à GELSENKIRCHEN.

Il faut dire, en toute sérénité, que jamais plus les dieux de la météo ne furent aussi favorables à l'artillerie antiaérienne allemande, qui, ce jour-là, en ciel parfaitement clair, abattit sept avions et en toucha cinquante-trois !

Ce même jour, à dix-huit heures — heure rituelle d'ouverture des bars sur les bases de la Royal Air Force — au Mess des officiers d'ELVINGTON, même les plus sobres des capitaines et des lieutenants commandèrent un double whisky.

IV. — Les braises rouges du châtiment (Duisburg, 14 octobre 1944)

« Tout le monde sait aujourd'hui que le champion, le pilier de la force aérienne, c'est le bombardier lourd. L'avion de chasse, l'avion torpilleur, l'avion d'observation ont des fonctions spécialisées, fort nécessaires, essentielles dans l'ensemble de l'Armée de l'Air, mais l'avion capable d'asséner le coup, c'est le bombardier lourd. »

(John STEINBECK, Bombs Away, 1942)

*
* *

Ce samedi 14 octobre 1944, à l'heure de midi, je savourais un délectable bain chaud dans une de ces vastes baignoires que le « Bomber Command » de la R.A.F. dispensait généreusement sur ses bases. Je fredonnais « O Solé Mio », plein de contentement à la pensée de la mission exécutée quelques heures auparavant, sur DUISBURG. Le même jour, à deux heures du matin, les équipages en alerte avaient été éveillés pour apprendre que 1 001 quadrimoteurs étaient envoyés sur cette ville de la RUHR pour y déverser cinq mille tonnes de bombes...

L'immense flot des avions couvrait le ciel. Un trou parmi les nuages au-dessus de l'objectif permit de faire une bonne visée : ce trou fut vite comblé par l'énorme fumée noire provenant des explosions. La ville flambait... Il était neuf heures du matin.

Je pensais disposer d'au moins vingt-quatre heures de calme avant la prochaine mission, d'autant qu'une sortie de mille avions n'était pas chose courante : le « Bomber Command » devait se donner le temps de souffler.

Eh bien ! non ! à peine avais-je entamé le dernier couplet du célèbre air italien, que le « TANNOY », sonorisation des bases de la R.A.F. qui portait la voix jusque dans les recoins les plus reculés, voire les plus intimes, annonça, selon la formule habituelle, l'alerte à la prochaine mission. Mon équipage étant sur la liste, je n'avais plus qu'à m'intégrer dans le classique circuit : repas, réunion des navigateurs, réunion générale des équipages. Ce scénario routinier demandait de quatre à cinq heures, avant que le pilote ne mette les gaz pour arracher l'avion à la terrestre pesanteur.

Grande fut la surprise de voir que l'objectif s'appelait encore DUISBURG. La seule différence était que la prochaine attaque aurait lieu de nuit et qu'il n'y avait plus que six cent cinquante quadrimoteurs au lieu des mille du matin. Les habitants de la ville ne s'attendaient sans doute pas à deux déluges de bombes, à moins de vingt-quatre heures d'intervalle.

Je constatai, avec amusement et une certaine dose de philosophie, que la liste des équipages engagés dans cette deuxième sortie n'était pas tout à fait la même que la précédente. Comme, le samedi soir, il y avait quelques bals dans la bonne ville d'YORK voisine, j'en conclus que d'aucuns préféraient faire danser les Anglaises qu'aller « au charbon » sur la RUHR...

*
* *

...A VALENCIENNES, que nous survolions à quelque cinq mille mètres, le bombardier m'annonça qu'il voyait, dans le lointain, une lueur rougeâtre. Nous avions le cap sur DUISBURG, mais, à deux cent cinquante kilomètres de l'objectif, j'étais loin de penser que les incendies du matin pouvaient encore faire rage au point d'être décelés à pareille distance. Je dis donc au sous-lieutenant ROBERT de me confirmer, de dix minutes en dix minutes, s'il continuait à voir cette tache rouge. Au bout de vingt minutes, il n'y avait plus aucun doute, la cible n'était plus qu'à une centaine de kilomètres et le rougeoiement était de plus en plus intense...

Comme l'avion était au cap d'attaque, j'éteignis ma lampe de navigateur, écartai les rideaux noirs pour assister à la féerie lumineuse : les nuits sur la RUHR offraient — gratuitement — un flamboyant feu d'artifice. Défilaient en un lent balancement les projecteurs, dégringolaient les grappes rouges ou vertes des marqueurs d'objectif lancés par l'armada des avions-éclaireurs de la R.A.F. La chasse allemande larguait des fusées parachutées, à descente lente, qui faisaient d'inquiétants boulevards de lumières. Parfois d'immenses flammes rouges remplissaient le ciel : une collision de deux avions qui allaient s'écraser quelques milliers de mètres plus bas...

La nuit, la « flak » perdait beaucoup de son efficacité, grâce aux tonnes de paillettes métallisées que les opérateurs-radio lançaient toutes les minutes : ces rubans argentés brouillaient les appareils de repérage allemands. Bien que GOERING ait promis cinquante mille marks de récompense au savant qui trouverait la parade, la science germanique demeura impuissante devant cette contre-mesure.

...L'objectif était là. Je contemplais, fasciné, à côté du bombardier, le spectacle au sol : c'était comme des braises rougeoyantes. On avait l'impression de voir — toutes proportions gardées — un de ces feux de bûches calcinées, qui, dans les foyers de cheminées, restent longtemps ardentes avant de mourir.

Ce brasier avait quelque chose d'hallucinant, dont le regard ne pouvait se détacher...

Une nouvelle averse de bombes s'abattit sur DUISBURG et nous prîmes le chemin du retour.

*
* *

Pendant la Campagne de France de 1940, j'avais vu brûler — pendant mes sorties nocturnes sur Amiot 143 — Laon, Sainte-Ménehould, Vitry-le-François et bien d'autres villes encore...

En Angleterre, j'avais vu les ruines de Londres, Liverpool et Coventry. En juin 1944, à Londres, j'avais assité à l'arrivée des premières bombes volantes — les V.1 — qui firent par la suite d'immenses dégâts.

*
* *

Juste retour des choses d'ici-bas, l'Allemagne nazie, qui avait semé le vent, récoltait enfin la tempête...

Colonel (R) H. JEAN (1935)