

SOUVENIRS DE VIEILLES GUERRES

VI. — PROMENADE EN MER DU NORD : BEAUCOUP DE BOMBES A L'EAU (HELIGOLAND, LE 18 AVRIL 1945)

A la mémoire du lieutenant LEROY de la Promotion « Pinczon du Sel, mort au champ d'honneur le 24 décembre 1944.

« La vie n'est rien, mais rien ne vaut la vie »
(André MALRAUX)

En ce mois d'avril 1945, point n'était besoin de consulter une voyante, extra-lucide pour deviner qu'il n'y aurait pas une septième année de guerre : l'Allemagne nazie craquait à toutes ses jointures.

Le Bomber Command de la Royal Air Force assénait ses derniers coups. Au fil de cinquante-six mois de guerre, il avait perdu cinquante-six mille hommes et huit mille trois cents avions, dont quatre mille neuf cents quadrimoteurs. Près d'un million de tonnes de bombes avaient été larguées sur les objectifs d'Allemagne et des pays occupés.

En ce dernier printemps des hostilités, cette lourde machine avait peine à suivre l'avance des armées alliées : la ligne de sécurité de bombardement courait plus vite que les plans d'opérations des têtes pensantes de l'état-major du maréchal de l'air HARRIS et les cibles valables devenaient rarissimes...

Le 11 avril, cent quarante bombardiers avaient attaqué l'ultime objectif utile : la gare de triage de NUREMBERG. Cette longue mission de sept heures trente minutes s'était faite sans aucune perte. Les marqueurs d'objectif étant tombés à quinze heures précises, les premières bombes les avaient immédiatement suivis. Sur les photographies des impacts, exposées le lendemain à la salle de Renseignements de la Base d'Elvington, on pouvait admirer cette fulgurante séquence : à quinze heures une minute, un wagon d'un train de munitions explosait, expédiant des gerbes d'éclats dans tous les azimuts. Sur les clichés pris à quinze heures deux, trois, puis quatre minutes, on pouvait suivre — comme sur un film de cinéma — le développement de la catastrophe. Le train entier sauta, et, à mon passage, à quinze heures quatre minutes (j'ai conservé précieusement cette photo de guerre), un énorme nuage blanc s'était formé : armé des éphémérides astronomiques, compte tenu de l'échelle du cliché, de la position du soleil qui donnait l'ombre portée du nuage, je calculai que celui-ci faisait près de neuf cents mètres de hauteur ! L'organisation TODT — plus d'un million de travailleurs allemands qui réparaient les dégâts des aviations alliées — dut consacrer quelques longues semaines à remettre les voies en état...

Les jours suivants, plusieurs missions furent annulées, la ruée des troupes américaines du général PATTON avalant les objectifs désignés avec une colossale boulimie. Le Bomber Command se rabattit sur l'île d'HELIGOLAND. Pourquoi ? Plus de trente ans après, je me le demande encore... Evidemment, comme il était hors de question que les Alliés y débarquassent un jour, l'objectif restait disponible. Cette île, danoise en 1714, passa en 1807 à l'Angleterre, qui l'échangea à l'Empire Allemand, en 1890, contre l'île de ZANZIBAR. Peut-être une vieille et hypocrite rancune britannique, mâtinée de complexe colonial, fit-elle choisir cet objectif ? Il y avait quand même — pour la justification des états-majors et des buts de guerre — quelques citernes de carburant situées sur les falaises de l'île.

Un scénario phénoménal fut mis sur pied : 961 avions participaient au raid et comme il fallait éviter que la fumée noire de explosions et des incendies des soutes gênât la visée des bombardiers, la meute des quadrimoteurs avait été découpée en six vagues de plus de cent cinquante avions chacune, bombardement à quatre-vingt-dix minutes d'intervalle, le temps de laisser se dissiper les nuages noirs entre deux vagues successives. Des bimoteurs « MOSQUITO » larguaient, avant l'arrivée des avions d'attaque, des bombes de deux tonnes à quelque vingt kilomètres au nord de l'île, donc en pleine mer. Ces bombes tombant en eau peu profonde — y soulevaient des Frisettes hollandaises, les fonds sont inférieurs à vingt mètres — y soulevaient des montagnes de sable. La mer, autour des impacts, bouillonnait en énormes cercles concentriques, colorés en jaune par le sable remué. C'était là un point tournant idéal, à partir duquel, piquant plein sud, il était facile de repérer l'île. Décidément, en cette fin de guerre, l'Angleterre ne savait plus que faire de ses bombes !

Le trajet de l'opération se déroulant entièrement en mer du Nord — Elvington et Hélioland sont, à epsilon près, voisins du 54° degré nord — je passai plus de temps à contempler le ciel et la mer qu'à signer le journal de bord. Etant devenu, à l'ancienneté, « leader-navigateur », je corrigeais tous les journaux de bord... et le mien, en particulier. Cette promotion m'évitait à tout jamais la sombre mésaventure de la mission sur BOULOGNE... Si j'étais resté cloîtré, cerné par les rideaux noirs de ma caverne de navigateur, je n'aurais jamais rien vu. La guerre finie, je rencontrai, par hasard, à Londres, le « staff-sergeant » H..., sous-officier anglais qui, à DUMFRIES (Ecosse), avait fait partie de ma classe d'entraînement de navigateurs. Après nous être mutuellement félicités d'avoir terminé la guerre avec nos deux bras et nos deux jambes, il m'avoua, chose incroyable, au cours de la conversation qui suivit, qu'il n'avait jamais quitté son siège et sa table de travail pour aller voir ce qui se passait à l'extérieur ! Il avait, certes, obéi à cent pour cent aux Règles Royales 19

(KING's Regulations), mais il s'était privé de solides émotions et de spectacles uniques. Cette façon de voir la guerre me laisse pantois.

... Ayant savouré, à côté du pilote, la promenade de six cents kilomètres en mer, je m'installai près du bombardier pour la phase finale. Un énorme panache noir se déployait en bas, mais déporté par le vent, il laissait l'objectif en bonne visibilité. Le point tournant, martelé par les bombes des MOSQUITO, était passé et nous volions plein sud. Soudain, deux minutes environ avant le largage des bombes, un hurlement poussé par le mitrailleur de la tourelle supérieure se fit entendre dans l'interphone. Je demandai des explications immédiates : le mitrailleur répondit qu'un HALIFAX, toutes trappes ouvertes, allait nous survoler. Comme je ne tenais pas à recevoir les neuf bombes de cinq cents kilos et les quatre de deux cent cinquante de ce malappris, le pilote déboîta légèrement pour s'éloigner de l'intrus. L'appareil portant les marques du groupe « TUNISIE », je fis relever le numéro, me promettant, après l'atterrissage, de passer un « savon » de premier ordre au commandant d'avion. Je ne pus m'empêcher de pester contre l'imbécile de bombardier qui, l'œil rivé à son viseur, ne voyait plus rien de ce qui l'entourait : en aviation, s'il faut toujours se concentrer avec application sur le détail, on ne doit jamais négliger l'environnement. En bonne justice, j'adressai une verte semonce à mes deux mitrailleurs : cet avion menaçant n'était pas sorti du ciel par génération spontanée et aurait dû être détecté bien avant de nous passer dessus. L'incident était d'autant plus regrettable que c'était probablement notre dernière sortie ; avant le départ, le commandant PUGET, qui commandait la base, m'avait dit : « Je vous parie une bonne bouteille que votre tour tire à sa fin... » Il n'en dit pas davantage, mais la nouvelle était de bon augure. Certes, dans toute guerre, il y a les morts des dernières heures avant l'armistice, mais il aurait été absurde de finir stupidement sous des bombes anglaises lancées par un équipage français !

Quand les treize bombes filèrent vers l'île, je pus voir qu'une foule de projectiles étaient répandus inutilement en mer, les impacts étant rendus parfaitement visibles par les taches de sable éparpillé par les explosions. A vue de nez, une moitié seulement des bombes tombaient sur les soutes à essence. Quel gaspillage !!

Le retour se fit dans un calme serein, avec une bonne séance — non prévue au programme officiel — de vol au ras de la mer, avant de repasser la côte anglaise à une altitude décente. Au bercail, parole tenue, le sous-lieutenant B..., pilote et commandant d'avion du Halifax trouble-fête, s'entendit dire, à très haute voix, qu'ils n'auraient pas fait de vieux os, lui et son équipage de gens distraits, si la guerre avait continué...

Le commandant PUGET avait dit vrai : selon le jargon franglais utilisé, l'équipage était « Scriné » (screened, en langage plus relevé de la R.A.F.), c'est-à-dire libéré des opérations. Cette excellente nouvelle nous laissa, tous les sept, ébahis, interdits, désespérés. Le contraste entre les huit derniers mois de tension soutenue et une nouvelle existence sans danger était trop violent. Sans dire un mot, je quittai les lieux, enfourchai ma bicyclette et regagnai ma chambre solitaire. En parcourant le couloir de la baraque qui abritait les capitaines, je songeai combien nous étions devenus, les mois passés, craintivement superstitieux, au point de laisser vide la chambre du capitaine MARIN, tué à Magdebourg, le 15 janvier 1945. Personne ne voulait prendre la place d'un disparu. Et pourtant, cette chambre était la plus confortable du bâtiment : un sybarite, aimant le confort, y avait construit un plafond en plaques d'isorel. Les autres chambres n'avaient pour protection que le toit pentu, en éverite ondulée, qui laissait toujours passer le vent et la pluie quelquefois et Dieu sait si le YORKSHIRE est pluvieux et venteux ! Enfin, au début du mois d'avril, le capitaine JACQUOT se décida et occupa cette chambre.

Choix téméraire ou fatale destinée, que croire ? Il fut abattu le 25 avril 1945, lors de la dernière sortie du Bomber Command, sur l'île hollandaise de WANGEROOGE,

mission parfaitement inutile... Un obus allemand coupa le HALIFAX en deux, à la hauteur de la tourelle supérieure : tout l'équipage périt.

Je perdais, outre le capitaine JACQUOT, un autre excellent ami, mon commandant d'escadrille, le capitaine HAUTECŒUR, polytechnicien aimable et courtois, avec qui j'avais passé de très longues heures à rédiger en commun les citations des équipages de l'unité, exercice délicat où il fallait essayer le difficile mariage de la froide justice avec les éloges dithyrambiques.

Seul avec mes pensées, je songe... La Victoire est enfin là, mais de quel prix l'avons-nous payée ! Des vingt-deux équipages ayant entamé leurs tours d'opérations en juillet et août 1944, treize ont été abattus. Quelques prisonniers de guerre attendant en Allemagne une prochaine libération, les pertes s'étalent à cinquante pour cent.

Anciens du « Piège », broyés, déchiquetés, brûlés dans tous les cieux de bataille ou écrasés au sol, capitaines LAUCOU (1936), BRACHET (1937), lieutenants ALLEGRE et CONDE (1937), DABADIE (1938) et vous, les jeunes de la promotion 1939, BALAS, CHAPRON, LEROY et PATURLE, où êtes-vous... ? Et vous autres, les cent soixante tués ou disparus des groupes lourds, des sergents de vingt ans aux commandants de trente-cinq, où êtes-vous... ?

Je ne dormis guère dans la nuit du 18 au 19 avril 1945. Et pourtant, le lendemain, la vie continuait...

H. JEAN (35)

Vous qui désirez acheter un appartement ou une villa sur la Côte d'Azur

RENE LAFOND (promo 45)

vous attend au PLANNING IMMOBILIER

171, bd de la République - 06400 CANNES

pour vous conseiller