

FORCES AERIENNES FRANCAISES
EN GRANDE-BRETAGNE

- : - : - : - : - : - : - : - : - : -

GROUPE AERIEN DE
BOMBARDEMENT 2/23

ETAT-MAJOR

En Grande-Bretagne, le 8 Novembre 1944.

Cet article est dédié au Capitaine BERAUD, porté disparu lors du dernier raid sur B....dans la RHUR. Il a été écrit par un de ses camarades de combat comme il aurait pu l'être par lui-même car il traduit les impressions vécues par tous les équipages de cette mission, une des nombreuses effectuées par les Groupes Lourds Français sur les objectifs industriels d'ALLEMAGNE.

16 avions du Groupe participent à l'opération. L'objectif ce soir est une usine de pétrole synthétique et un centre ferroviaire important dans la RHUR.

A 300 pieds après le décollage, l'avion est entré dans la crasse. La nuit est presque tombée. Les paquets de brume traînent au sol. La faible lueur du tableau de bord me renvoie les indications des instruments qui sont notre vie. Déjà les difficultés surgissent. Il y a des jours comme cela, des jours où dès le départ on sent roder dans l'air une ambiance malsaine, des jours où le pilote ne dit pas comme d'habitude aux autres membres de l'équipage : « Aujourd'hui ça ira ». Et aujourd'hui il me semble que la mission sera plus dure que d'habitude.

Nous avons traversé 8000 pieds de nuages et maintenant nous volons près des camarades dont les lumières rouge, verte et blanche se mélangent aux étoiles. Et je pense. Je pense à tous ceux que j'aime et que peut être je ne reverrai jamais. Ce n'est pas de l'émotion. C'est peut être de l'angoisse. Mais c'est plus fort que moi. Je ne peux m'empêcher d'y penser. Peut être mon cœur bat-il un peu plus vite que d'habitude. Je ne sais pas.

- Louis tu peux monter

Le navigateur vient de me sortir de mes réflexions et de me rappeler à la réalité. Et je monte 10000, 12000, 15000 pieds. L'oxygène est branché, l'oxygène qui vous dessèche la gorge et vous brûle les poumons. Tous les avions viennent d'éteindre leurs feux de navigation et à bord on vérifie le

black-out. Aucune lumière ne doit percer à l'extérieur. J'observe le ciel et ne vois rien. C'est cela, le vol de guerre de nuit, tout prend des proportions anormales. On se bat contre un ennemi qu'on ne voit pas et le pire ennemi est peut être l'obscurité. Pendant des heures on regarde, on scrute le ciel, on essaye de deviner les ténèbres et pendant des heures on ne voit rien. Si pourtant tout à coup, juste devant moi, une énorme lueur. Chacun à bord a compris de suite. 2 avions sont entrés en collision et le navigateur note sur son journal de bord : « 19.02 grosse explosion - Chute de 2 avions en mer ».

Et maintenant nous volons en palier à 18000 pieds. L'effort ce soir est de 750 avions sur l'objectif. C'est quelque chose 750 avions qui, dans la nuit avancent groupés sans voir. La tactique est de passer en masse et de passer à l'heure. Sa sécurité personnelle en dépend comme en dépend celle de l'ensemble des avions. Les retardataires les trainards sont un gibier facile pour la chasse et la D.C.A. ennemies. Ce souci de l'heure est constant. Depuis le début du vol le vent est contre nous et plus fort que prévu et le navigateur me dit :

- Depuis le début de la montée, nous marchons au régime maximum autorisé et en palier, j'ai conservé ce régime.

Mais voici la côte hollandaise, le territoire ennemi, les premières réactions de la D.C.A. et des projecteurs. La grande sarabande commence. Je n'essaierai pas de la décrire. Il faut l'avoir vécue pour se l'imaginer. Encore ce n'est rien quand tout va bien mais il faut compter aussi avec la machine et en effet j'entends la voix calme du mécanicien annoncer :

- L'intérieur gauche chauffe. La température est à 120.
Il faut réduire.

L'intérieur gauche est réduit et nous continuons vers l'objectif. Maintenant il est certain que nous passerons en retard et que nous ne pourrons pas rattraper d'autant plus que l'intérieur droit lui aussi commence à chauffer. 2 moteurs sont au régime maximum, 2 moteurs sont réduits. Ça ne fait rien. Tant pis. Tant pis pour le retard. Tant pis pour l'heure. Tant pis pour tout. Nous poursuivons notre marche vers le but.

Nous sommes maintenant en territoire allemand. Et bientôt au loin l'objectif nous apparaît éclairé par les premiers incendies. Une centaine de projecteurs en barre le chemin. Il faut traverser ce barrage, éviter, virer, piquer jusqu'à ce que le barrage soit franchi. Enfin le barrage est franchi et l'objectif approche. Des éclatements de feu, des flocons noirs illuminés par l'incendie et par le faisceau des projecteurs sillonnent le ciel. La mise en direction commence. Cap 110. Tout droit. L'avion avance dans le feu, les éclatements de D.C.A. et la lumière des « flares ». Cap 110. Tout droit. C'est une vision d'apocalypse. Cap 110. Tout droit. Je

surveille les instruments et le ciel. 750 avions sont sur l'objectif et je ne les vois pas. Cap 110. Tout droit. Pilote attention on va bombarder. On bombarde. Bombe gone. Encore 30 secondes en ligne droite pour la photographie. 30 secondes qui vous paraissent des siècles et je vire.

Sur notre droite maintenant je jette un coup d'œil vers la ville où les rues sont tracées par le feu, simple coup d'œil car il faut continuer à observer le ciel et fouiller l'obscurité. Les chasseurs sont dans les parages. Les « flares » s'allument. Les fusées montent. Au sol les feux clignotent. Ça sent et ça pue le chasseur. « Mitrailleurs faites attention ». Et en effet devant nous deux avions dégringolent et s'écrasent en feu au sol. Il faut se défendre. On évolue. A coté de nous un avion est pris par cinquante projecteurs et désemparé arrive au tapis. C'est un spectacle féérique et sauvage. On évolue. Virages, « corkscrews » changements d'altitude. On se défend comme on peut. On se défend contre un ennemi qu'on ne voit toujours pas. Je pique, je pique. Je pique toujours. Et maintenant je vole juste au dessus des nuages. En dessous de nous une « flying bomb » fait du vol de groupe avec nous et parfois je l'aperçois dans un trou. Ne serait-ce pas un jet propel ? On évolue.

On évolue et ainsi nous gagnons la Belgique, terre amie. Seul le risque de chasseurs subsiste. Mais petit à petit la bataille diminue d'intensité. Peu à peu le ciel semble perdre sa vie. Maintenant tout est rentré dans le calme. Je dis au mécanicien qui pendant une heure est resté à coté de moi observant les ténèbres et prêt à m'aider :

- C'est fini. Vous pouvez aller vérifier si toutes les bombes sont parties.

La bataille est terminée. Depuis plus d'une heure je suis crispé aux commandes, l'œil en éveil, prêt à agir dans le 1/10^e seconde qui suit, prêt à exécuter la manoeuvre qui peut être pourrait nous sauver. Maintenant les muscles se relâchent, les nerfs se calment, l'esprit ce laisse aller. C'est la détente après l'effort. Le radio s'approche de moi et avec un sourire me fait signe du pouce. Je lui serre la main. Il y a cinq ans que l'on vole ensemble, animé par le même esprit et la même confiance réciproque. Et depuis que nous sommes en ANGLETERRE c'est la 24^{ème} fois que je lui serre la main dans les mêmes conditions. Les dangers courus ensemble pendant ces années de guerre ont scellé notre amitié.

La 1^{ère} partie de la mission est terminée. La seconde va commencer. Il s'agit de rentrer à la Base. La météo nous a annoncé l'arrivée d'un front à l'heure du retour et en effet au fur et à mesure que nous approchons de la Base, le plafond baisse et la visibilité diminue. A quelques minutes de l'aérodrome je branche le « R.T. » Alors je commence à entendre la voix des camarades. Je les reconnais. « Tiens voilà A....Tiens voilà B....Depuis près de cinq heures nous nous battons isolés, perdus dans l'immensité de la nuit, seuls

contre l'ennemi, contre les éléments, contre l'obscurité. Et cela fait plaisir après ce dur combat solitaire de retrouver ses amis, ses camarades. Je les cherche dans le ciel et suis heureux de les savoir, comme moi, rendus au port.

Mais la mission n'est pas terminée. Pour le moment je surveille le ciel pour éviter la collision fatale. Une nouvelle fois je dis : « Mitrailleurs faites attention ». J'observe la piste et prépare l'atterrissage. L'avion est secoué par de violents coups de tabac. Au sol il fait une violente tempête et tout à coup dans le ciel jaillit une fusée rouge. Un avion vient de faucher son train à l'atterrissage. L'aérodrome est inutilisable et on nous envoie nous poser sur un autre terrain où dans les rafales de vent je mène l'avion au sol. Lentement il s'arrête. Je fais le point fixe et je coupe les moteurs. Je suis fatigué. Je suis éreinté. Il faut encore bloquer les commandes pour éviter qu'avec la tempête elles ne se détériorent. Ça y est. Pendant une seconde je ferme les yeux et respire profondément. C'est fini.

Non ce n'est pas fini. Nous avons encore à subir l'interrogatoire et apprendre que 5 avions sur 16 manquent à l'appel. Demain ils seront portés « missing » mais demain aussi nous recommencerons.