

FEU DU CIEL - FEU VENGEUR

Pierre Célestin DELRIEU

Editions GERBERT - Aurillac - 1984

Chapître XXVII

Je fais la guerre « au squadron 347 »
Groupe 1/25 - « Tunisie »

Chapître XXVIII

De Duisbourg à Essen

Chapître XXIX

L'équipage Bornecque
est affecté au « Squadron 346 »
(Groupe 2.23 « Guyenne »)

Liens :

[Les hommes du GC III/6](#)

[Celestin DELRIEU et SAINT-EXUPÉRY](#)

[Page d'accueil du site personnel de François-Xavier BIBERT](#)

XXVII

JE FAIS LA GUERRE AU « SQUADRON 347 » (GROUPE 1/25 « TUNISIE »)

La longue pente qui menait à l'horizon de la bataille semblait bien devoir s'étirer et se prolonger encore; et puis, soudain, c'est l'arrivée au but; et c'est un vaste panorama de lumière et de soleil qui resplendit au loin.

Dès le lendemain de notre arrivée au Groupe « Tunisie », Squadron 347, je suis appelé au bureau du commandant Vigouroux, qui me propose aussitôt de m'intégrer à un équipage de la 1^{ère} Escadrille.

Voici les termes de cette offre : « Le bombardier du capitaine Marin, malade et hospitalisé, est indisponible pour quelque temps; il serait souhaitable que son équipage puisse néanmoins continuer à participer aux opérations; seriez-vous volontaire pour remplacer le lieutenant Minvielle ? ».

La guerre, croyait-on alors, pouvait s'achever d'un jour à l'autre... L'occasion était vraiment trop belle d'affronter les obstacles inconnus de la nuit, de la D.C.A. et de la chasse allemandes; de goûter aux fruits amers de la vengeance...

Je réponds « oui » sans la moindre hésitation; à la condition, cependant, que ceux de mon équipage, et d'abord mon commandant d'avion, soient consentants.

Pas d'opposition de leur part; de l'envie plutôt... Le capitaine Bornecque se contente d'ajouter : « J'espère que vous nous le rendrez entier et intact... ».

Et cette fois, ça va vite... Un exercice de bombardement le 12 octobre; et, le 14, l'équipage du capitaine Marin est sur les ordres pour sa 14^{ième} mission.

Ah ! la belle équipe, dans sa variété, que celle du capitaine Marin !

Marin lui-même, le pilote et le chef à bord; bel aviateur, élégant et racé, aux allures de chevalier des Croisades.

Son navigateur, le lieutenant Frangolaccï, intelligent et précis, sorti de l'Ecole de l'Air, promotion 1940.

Le bon gros adjudant-chef Vuillemot, un radio dévoué corps et âme à l'équipage et à son chef.

Deux sergents-chefs mitrailleurs à l'œil exercé et certainement à la détente prompte.

Enfin l'adjudant Villeneuve, un mécanicien dont l'accent méridional et les intonations d'acteur tragique réjouissaient tous les autres, quand il clamait dans les écouteurs : « Je vais changer les réservoirs ! ». Et le pilote lui répondait, sur le même ton déclamatoire : « Va changer les réservoirs !... ».

Ce qui contribuait à l'homogénéité, c'est que Marin, Frangolacci, Vuillemot et le mitrailleur-arrière Meunier avaient déjà, en Tunisie, volé ensemble et combattu sur « Léo 45 »; et ils avaient, à eux quatre, constitué un des plus vaillants équipages de l'escadrille à l'insigne de la chouette.

Avec eux, dans quelques heures, je saurais « le son que j'allais rendre ». Le Bomber Command avait décidé de rayer Duisbourg de la vie. Deux attaques dans la même journée : la première, le matin du 14 octobre, menée par 1001 bombardiers lourds; la deuxième, dans la nuit du 14 au 15 (t.o.t. 03 h. 25) (1), avec 625 avions.

Certains équipages ont participé aux deux missions : 12 heures de vol en 24 heures !...

Avec Marin, nous avons été désignés pour la deuxième attaque. Mission dure pour ma première ! Tout entière de nuit; et retour au petit jour...

Mais quelle première ! Vision hallucinante, jamais égalée par la suite... Cap au sud, en direction de Reading; côte anglaise, côte française... Déjà, de l'embouchure de la Somme, on apercevait au loin, vers l'Est, comme une aurore... Et, à mesure que le « Halifax » s'élevait jusqu'à 20.000 pieds et que nous approchions du Rhin, les lueurs de la ville en flammes s'intensifiaient et rougissaient la nuit.

Bientôt le brasier lui-même m'apparut, qui semblait s'élever jusqu'à nous... Que dis-je ? le brasier ? la fournaise plutôt; le cratère de laves tombées du ciel... le monde en folie !

Ah ! les bombardiers de la première attaque avaient fait du bon travail ! Et, cette nuit-là, nous n'aurions pas eu besoin de marqueurs sur l'objectif...

Bientôt, je les vis qui tombaient en cascades vertes; et le « Master Bomber », ou « Maître de Cérémonie », répétait à tous les échos radiophoniques : « Visez les marqueurs verts ».

A droite, à gauche, au devant de nous, des bombardiers se détachaient, silhouettes noires et fugitives, dans l'éclat de l'incendie et le brillant des projecteurs; la foudre s'échappait de leur ventre en chapelets sombres; puis ils se perdaient dans les flocons des obus éclatés et dans l'immensité de la nuit.

Je regardais ce spectacle avec des yeux d'enfant, émerveillés par le feu d'artifice du 14 juillet; et je n'avais pas peur...

(1) t.o.t. = time over target, heure sur l'objectif.

Bien mieux, c'est avec joie, avec la joie quasi sauvage et peut-être malsaine de la vengeance, que j'appuyai sur le bouton de déclenchement des bombes. Et le cri de « Bombs gone » résonna haut dans les écouteurs... Et je me penchai vers l'avant pour mieux voir les faisceaux d'incendiaires se perdre dans le brasier.

Satisfaction dérisoire, en vérité... Notre charge de 5 tonnes d'explosif pouvait-elle ajouter quelque chose à l'incendie gigantesque ?

Dans chaque avion, à la même minute, d'autres bombardiers se posaient peut-être la même question; et peut-être se répondaient-ils secrètement : « Nous accomplissons, cette nuit, une tâche aussi inutile que d'apporter de l'eau à la fontaine... ».

Pensées puériles ! C'est le nombre qui fait, ici, le résultat». Chaque brindille isolée n'est rien; les brindilles assemblées bâtissent le nid de l'hirondelle.

Un « Halifax » qui se balance au gré des projecteurs : fêtu de paille... Mais 1000 « Halifax » ou « Lancaster », quelle force ! Quelle puissance de feu et de destruction !...

XXVIII

DE DUISBOURG A ESSEN

Retour de Duisbourg dans le froid du petit matin. Le brouillard nous impose d'atterrir à Fulsham, dans le sud-est de l'Angleterre.

Quand les moteurs se sont tus, c'est le silence, le repos, la détente... Les pieds sur terre ! Etre revenu ! C'est bon, malgré le froid qui vous transperce.

L'interrogatoire qui sera transmis à Elvington; le verre de rhum qui réchauffe. Un mess inconnu; mais l'œuf au « bacon » et le café brûlant sont savoureux à nos gosiers desséchés par l'oxygène.

Un lit dur aux couvertures rugueuses. Il est 7 heures du matin. Le sommeil brutal et lourd de l'ouvrier carrier, harassé de fatigue... Mais voici que dansent dans mes rêves des « Halifax » en perdition; le pilote ne tient pas le cap; les projecteurs m'aveuglent; les bombes refusent de se décrocher; nous avons dépassé l'objectif... Il faut faire demi-tour, « orbiter », disons-nous dans notre argot... Le pilote m'obéit; mais les autres membres de l'équipage m'insultent, me traitent d'incapable... « Les réservoirs sont presque vides, crie le mécanicien; nous n'atteindrons jamais la côte anglaise... » Et l'objectif n'arrive toujours pas...

« Préparez-vous à sauter en parachute ordonne le pilote... »

Et soudain, c'est le réveil, au moment où j'allais passer par la trappe d'évacuation... Il est 9 heures.

Deux heures de sommeil; ma nuit est terminée; je récupérerai ce soir...

Dans l'après-midi, nous rentrons à Elvington. Les camarades sont contents de moi; j'ai tenu ma place « dignement »; d'ores et déjà, je suis admis, adopté par l'équipage de Marin.

Du 16 au 23 octobre, le mauvais temps interdit toute intervention sur l'Allemagne. Quelques vols d'exercice, cependant, qui achèvent de mettre le « nouveau » en confiance et de réaliser la cohésion.

Durant cette période de calme, il m'arrive de prendre le tour de garde des bombardiers, une servitude inventée par le commandant Vigouroux : veiller dans le bureau du chef de « Squadron » et dormir dans un réduit obscur, prêt à bondir sur le téléphone en cas d'alerte et à préparer ensuite la mission...

Une alerte se produit en effet, en pleine nuit, qui ne va pas loin, mais qui me donne l'occasion de « savourer », en attraction nocturne, l'arrivée du commandant Vigouroux à son bureau... Un ouragan, une furie !... Et moi qui ne sais rien de la préparation des opérations !... Je courbe l'échine sous l'orage; et cette expérience me suffit pour apprécier le caractère du « Chef » : « ardent et dynamique », certes; mais surtout nerveux, inquiet, et mal embouché; un faux calme, sous ses apparences de fort des Halles...

« Saturation de la Ruhr ! » Telle est l'expression fraîchement inventée pour désigner nos missions de ce mois d'octobre... Joyeux euphémisme pour ceux qui distribuent le feu dévastateur. Vaste programme pour le « Bomber Command ! ».

Après Duisbourg, Essen... 845 bombardiers dans la nuit du 23 au 24; 740 dans la journée du 25 octobre. 8.000 tonnes de bombes sur une seule ville : saine ration d'explosifs, en vérité !

Avec Marin, nous participons au deuxième acte de la « fête » ... « Fête » pour ceux qui reçoivent, mais « fête » aussi, hélas ! pour ceux qui distribuent... Le commandant Simon, chef de la 3^e Escadrille du Squadron 346, est porté manquant (« missing ») dans la nuit du 24; disparu corps et biens; aucune nouvelle, aucune trace, jamais, de cet équipage d'élite, avec lequel, cette nuit-là, un jeune pilote effectuait son vol d'accoutumance. Un équipage perdu; un deuxième hors de combat par la perte de son pilote.

Le « Tunisie » 347, cette même nuit du 23 au 24 octobre, a payé lui aussi son tribut... L'avion du lieutenant Petus ayant pris feu au-dessus de l'Angleterre, mécanicien et pilote n'ont pas pu sauter en parachute et ont été tués, carbonisés dans la carcasse du « Halifax ». Perte vivement ressentie à la 1^{ère} Escadrille du Groupe; Petus était une « figure » sympathique à tous et un aviateur exercé, pilote d'Air-France aux 4.500 heures de vol.

Pour nous, équipage du capitaine Marin, mission sans histoire; ce sont

toujours les meilleures... Un incident minime : nous ne rapporterons pas de photo du bombardement, l'appareil s'étant déclenché tout seul, sans raison connue, longtemps avant d'atteindre le Rhin...

Et c'est fini... L'équipage Marin part, c'est son tour, en permission de détente de six jours. Le lieutenant Minvielle reprendra, à leur retour, sa place de bombardier.

Pour eux, quinze missions, c'est presque la moitié du parcours. Pour moi, le baptême du feu, en deux raids qui m'ont paru de très inégales difficultés : de jour, sur Essen, vol facile; de nuit, sur Duisbourg, des pièges accumulés...

Nous nous serrons la main; et je m'en retourne chez les miens.

XXIX

L'EQUIPAGE BORNECQUE EST AFFECTE AU « SQUADRON 346 » (GROUPE 2/23 « GUYENNE »)

Les miens, ceux de l'équipage du capitaine Bornecque, sont contents de me voir revenir « intact » ... Le commandant d'avion plus que les autres. Son rôle est, en effet, de veiller sur ses compagnons de route et de guerre, comme le berger veille sur son troupeau. Et on imagine quelles pouvaient être son appréhension et son inquiétude, quand il voyait une de ses ouailles s'enfoncer dans la nuit, exposée au loup carnassier.

Ma joie, la joie de rentrer au bercail, était, il faut l'avouer, teintée d'un soupçon de regret... « Tu tiendras ta place où le destin t'aura placé... » Je me rappelais volontiers cette formule; et j'étais bien décidé à partager le sort des compagnons que le hasard ou la Providence avait placés sur ma route d'aviateur...

Mais, pourtant ! Cet équipage du capitaine Marin était si homogène ! Le pilote si sûr ! si maître de lui-même et de son avion ! Et chacun et tous ensemble, si bien entraînés, si bien rôdés, si confiants !...

Ah ! j'aurais volontiers continué à attaquer la Ruhr et l'Allemagne avec ces camarades...

Mais non ! Ce n'était pas possible; chacun devait garder et tenir sa place; et la mienne était avec Bornecque.

D'ailleurs, nous allons sûrement voler, nous aussi; on nous le promet; le 30 octobre, nous quittons le Groupe 1/25 et nous sommes affectés, définitivement, à la 3^{ième} Escadrille du 2/23 « Guyenne », pour y remplacer le commandant Simon disparu.

Entre temps, Cologne subit le sort de Duisbourg et d'Essen; plus terrible encore, le feu du ciel, puisque la ville est attaquée trois fois de suite : le 28 octobre par 620 bombardiers; le 30 par 870; le 31 par 500... Massacre inutile, diront certaines âmes sensibles... Mais de quoi s'agit-il ?

Il s'agit de rendre aux nazis ce qu'ils ont fait à la Pologne et à la France, ce qu'ils ont fait, sans pitié, aux villes anglaises; il s'agit de détruire leurs industries en même temps que leurs villes; et de les forcer ainsi à capituler. Et la pitié n'a pas place dans nos coeurs endurcis...

Notre équipage fut reçu, à la 3^{ième} Escadrille, par le capitaine Thiry, qui la commandait depuis la disparition du commandant Simon; un chef discret, mais efficace; un homme de caractère; un savant polytechnicien aussi; la suite de sa carrière devait l'élever aux plus hautes responsabilités.

Nous retrouvions au Groupe des équipages amis, qui avaient suivi avec nous les différents stages de formation : Læw, Gopfert, Veauvy, Gonthier, Delvoe... Il me semblait que Bornecque appréciait l'ambiance du Squadron 346 plus que celle du 347, où il avait eu l'impression d'être oublié pendant trois semaines; il appréciait le contact cordial du commandant Puget plus que le ton bourru et cassant du commandant Vigouroux...

Pour ma part, je reconnus, non sans surprise, à la salle du bombardement, une vieille connaissance de l'Artillerie de l'Air. Le capitaine Blaes, car c'était lui, était commandant et leader des bombardiers du Squadron 346; sa quatrième ficelle ne l'avait pas amélioré; sa suffisance demeurait criante; sa prétention était insupportable-Mais soyons juste; il avait eu le mérite de quitter, sur sa demande, le Groupe d'Artillerie de l'Air n° 50, pour courir les risques d'un tour d'opérations sur « Halifax »; il n'avait pas choisi la facilité...

Nous arrivions donc au « Guyenne » dans un contexte et une ambiance favorables... Ma « fugue » était oubliée; mon « infidélité » pardonnée. Et il me semblait que mes six compagnons d'armes futurs me regardaient avec la déférence et le respect que l'on doit à ceux qui sont déjà « glorieux »...

Cependant, nous restions encore dans une oisiveté relative. A peine quelques exercices au sol, de bombardement et de navigation; pas de vols pour l'instant. Surtout des bridges, du sport, du vélo avec de nombreuses sorties en direction de York. Et des lettres presque quotidiennes à D.

On n'avait pas eu besoin de nous pour anéantir Cologne; on ne fit pas non plus appel à nous pour écraser Dusseldorf, attaqué par 940 bombardiers, le 2 novembre. De cette nuit, le lieutenant Condé n'était pas rentré.

C'était sa première mission; l'avion avait été touché par la Flak au-dessus de l'objectif; et il n'y avait eu que deux rescapés; parmi eux le sergent Soury-Lavergne, déjà sorti indemne du « Wellington » du capitaine Richard (voir chapitre 19), qui réussit, cette fois, l'exploit de traverser à pied une partie de

l'Allemagne et de rejoindre Elvington le 13 novembre.

Équipage marqué du noir destin ?... On serait tenté de le croire quand on fait un retour en arrière sur toutes les difficultés qu'il avait dû surmonter, à l'entraînement...

On n'eut pas davantage besoin de nous pour attaquer Bochum, le 4 novembre, avec 703 avions...

Un autre, moins pacifique que le capitaine Bornecque, se serait révolté... Car l'équipage n'avait pas volé depuis le 10 septembre, soit depuis près de deux mois...

XXX

BOCHUM, LE 4 NOVEMBRE 1944

On aurait bientôt besoin de nous...

A la faveur de nos moments de liberté, j'avais essayé de me remettre à jouer au football; et justement, le 4 novembre, se disputait un match du samedi entre les bases (ou « stations ») d'Elvington et de Pocklington; cette rencontre était importante, elle comptait pour la Coupe du 4^{ième} Groupe.

J'étais remplaçant; mais mon rôle se changea, au dernier moment, en celui de titulaire, lorsque le sous-lieutenant Pothuau, un bombardier comme moi, vint me demander de le remplacer. Responsable et capitaine de l'équipe d'Elvington, il était requis pour une mission et ne pouvait donc pas tenir sa place.

Au fracas des « Halifax » qui décollent, nous disputons une partie médiocre, que nous perdons par 2 buts à 0.

Piètre partie surtout du remplaçant que j'étais... Hors de forme; manque d'entraînement physique... Jamais, je crois, je n'ai autant peiné et souffert que ce jour-là sur un terrain de football. M'est revenue, à la fin du match, cette espèce d'abattement et de découragement que j'avais parfois ressentie après une dure rencontre de championnat d'Auvergne : accablement physique et moral, sentiment d'infériorité, d'incapacité... Comme si j'avais voulu entreprendre une tâche au-dessus de mes forces, porter un poids qui, après la partie, m'accablait...

J'avais du moins compris, après cette rencontre, que les vols à toute heure du jour et de la nuit et à toutes altitudes interdisent de pratiquer ce sport viril qu'est le football de compétition.

Et je pris une décision ferme : désormais, je ne jouerais plus etc....