

Campagnes de France et d'Allemagne

Témoignage d'Ernest Gay (Bi-Tu 26-30),

Lyon - février 1945

L'hiver est rigoureux à Lyon cette année-là. C'est la saison des "missions annulées". Tous les matins, réveil à 6 heures, briefing à 7 heures pour un décollage prévu à 8 heures. Le temps est affreux, il neige, le plafond est bas. La mission est reportée à 9 heures... puis vers 10 heures. Vers 11 heures, elle est annulée.

Nous quittons le terrain, rejoignons nos chambres, déjeunons au mess et à 15 heures, les cars ou camions se dirigent vers Lyon pour déverser leur cargaison d'aviateurs qui se retrouvent vers l'heure de l'apéritif à la terrasse du "Tonneau". Et le lendemain, ça recommence...

Février, c'est aussi le mois des "ploufs" ! De nombreux avions ont dû interrompre leurs décollages à cause de baisses de régime brutales - ce qui n'est jamais très agréable - lorsqu'on décolle en formation avec un appareil lourdement chargé. Certains arrêts avaient été plutôt tangents. Les techniciens avaient diagnostiqué que les "ploufs" avaient pour origine de l'eau dans l'essence. Le 28 février, le temps est enfin potable et nous décollons avec nos deux tonnes de bombes. Décollage normal, mais au moment où nous rentrons le train, les "ploufs" se déclenchent, s'accroissent, font trembler la machine et soudain le co-pilote m'annonce : "Feu au moteur droit". Le mécanicien commence ses actions vitales pendant que j'amorce un virage en "table de bistrot"¹ sur un moteur. Mon altimètre affiche une cinquantaine de mètres. Mon badin² est faible, si faible que je ne puis me permettre d'ouvrir les trappes pour larguer les bombes en "inerte". Cette manœuvre me ferait perdre dix "miles" et je risquerais de "décrocher". C'est bien dommage, car si je pouvais m'alléger un peu, je pourrais peut-être atteindre le terrain. Les flammes maintenant sont impressionnantes à droite. Pour conserver ma vitesse - je ne quitte pas mon badin des yeux, je suis obligé de perdre de l'altitude. Je sais maintenant qu'il ne me sera pas possible d'atteindre la piste. L'aile va-t-elle tenir ? Un crash rapide s'impose. Un sol tourmenté, quelques collines boisées, des champs minuscules font craindre le pire. J'ai réussi à faire 180°. Je m'estime à une trentaine de mètres d'altitude. Cette fois, il faut prendre une décision. J'aperçois une tache verte de l'autre côté d'un petit village, droit devant moi. Vais-je pouvoir l'atteindre ? Dieu, que ce champ est petit ! Comme par hasard, le clocher de l'église est juste dans l'axe. Je l'évite difficilement. Je distingue le coq qui semble tout surpris d'être obligé de baisser la tête pour nous regarder passer. Cette aile... ce badin... ce village... ce champ, je l'ai à ma portée. Que ça tienne encore dix secondes et nous avons une chance. Ouf ! ça y est, je vois passer la première haie sous mon ventre. Plutôt mal pavé ... ça va être brutal.

Je fais mon palier, je tire sur le manche. De toute façon je ne vais pas pouvoir éviter la deuxième haie. Les flammes à droite sont immenses ? Ça y est. Dans un bruit de ferraille tordue, je touche. Ça craque de partout. Ça a l'air de tenir. Ce n'est pas trop mal. Maintenant ça glisse. De toutes façons, je n'y puis plus rien. La deuxième haie arrive rapidement, de petits arbustes sont arrachés. Ça craque de tous les côtés...

Je me réveille. Un visage est penché sur moi, j'aperçois de la fumée là-bas. "Attention" dis-je à l'homme, "l'avion est chargé de bombes, tout va sauter !". "C'est déjà fait. Ne bouge pas mon petit, l'ambulance arrive". C'est curieux, je ne me souviens de rien. "Où sont mes camarades ? Comment vont-ils ?" - "Ils vont bien, ne t'en fais pas..."

Ce n'est que le lendemain à l'hôpital que j'appris ce qui s'était passé : quelques secondes avant le crash, le mécanicien, dont la position entre les deux pilotes est particulièrement inconfortable, avait dû penser qu'il était préférable pour lui de rejoindre la queue de l'appareil qui, en général, résiste mieux, et c'est pendant qu'il se dirigeait vers la tourelle arrière que le crash l'avait surpris alors qu'il traversait

¹ à plat.

² terme désignant l'indicateur de vitesse, souvent exprimée en nœuds ou en miles.

la soute à bombes. Les bombes avaient dû se décrocher et le coincer dans la soute. Peut-être avait-il une jambe brisée...

A l'avant, la situation était la suivante : j'étais vraisemblablement évanoui ; le co-pilote, bien qu'un peu " *sonné* ", était assez valide. Il avait essayé de me dégager mais j'étais affalé sur le manche et j'avais, paraît-il, le pied coincé dans le palonnier tordu. Il réussit à coups de pieds à ouvrir la trappe supérieure et à s'échapper par cette ouverture. Le mitrailleur avait un bras cassé ; le navigateur avait été un peu scalpé mais n'était pas trop mal en point. Le radio, qui avait été le seul à prendre la position réglementaire de crash, accroupi, adossé à la cloison, mains sur la nuque, était le seul absolument indemne. Il entendit sans doute les cris du mécanicien dans la soute et essaya de le dégager. Ce fut à ce moment-là que les bombes explosèrent...

Les souvenirs que j'ai gardés de ce crash sont assez surprenants : très nets jusqu'à l'arrondi, ensuite un trou jusqu'à ce visage penché sur moi. Or j'étais à 200 mètres de l'avion... La seule vision que j'aie conservée est une couleur, le rouge. Lorsque Bourassier, mon co-pilote essaya de me dégager, l'avion était en flammes. Je suppose donc que la sensation de chaleur a dû me réveiller et me donner suffisamment de force pour arracher mon pied du palonnier et me permettre de ramper jusqu'à l'extérieur par le nez de l'appareil qui avait éclaté. Ensuite avec une cheville brisée, je dus parcourir la centaine de mètres qui me séparaient de l'épave. Mais tout cela n'est que suppositions...

Deux de mes camarades étaient morts alors que tout aurait dû bien se passer. Si seulement Dravers, le mécanicien, était resté à son poste ! Il fallut ce drame pour qu'une enquête soit déclenchée. Un important trafic d'essence fut découvert : la filière remontait jusqu'à Marseille où un gang bien organisé soutirait l'essence des citernes et la remplaçait par de l'eau...

Les Lyonnais ont la réputation d'être froids, difficiles à connaître, certains disent tristes... Je puis vous dire que ce n'est pas du tout mon avis ni celui de mon équipage. Nous avons tous conservé un excellent souvenir de notre séjour à l'hôpital Desgenette. Les habitants du petit village de Saugnieu, sans rancune pour leurs vitres soufflées par l'explosion des bombes, avaient établi un tour de service et tous les deux jours - et ceci pendant deux mois - nous avions le plaisir de voir arriver une petite délégation, les bras chargés de victuailles. Nous en avions tant que cela faisait le bonheur de nos voisins immédiats.

Lorsque j'ai quitté l'hôpital pour une courte convalescence, c'est la municipalité de Lyon qui m'a offert le billet d'Air France pour Alger.

Si vous passez par Saugnieu, vous pourrez voir une stèle offerte par les habitants de ce petit village lyonnais à la mémoire de nos deux jeunes camarades morts pour la France.

Non, Lyon n'est pas une ville froide...

E. Gay (Bi-Tu 26-30)