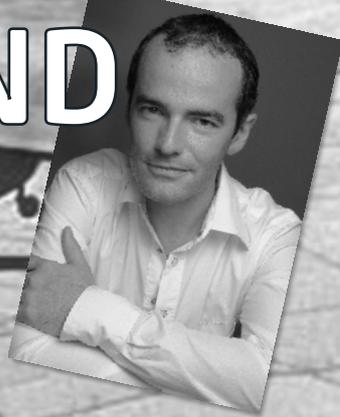


Histomag

39-45

LA SECONDE GUERRE MONDIALE PAR DES PASSIONNES POUR DES PASSIONNES - N°83 - MAI - JUIN 2013

Interview Exclusive de **Europe 1** Franck FERRAND



- Le SOE Belge
- Les dernières cartouches de la Milice
- Burks, un parachutiste US chef de maquis

...

Avec la participation de :
Alexandre Sanguedolce,
Nicolas Moreau, Xavier Riaud,
Jean Cotrez ...





Ligne éditoriale

Histomag est produit par une équipe de bénévoles passionnés d'histoire.

À ce titre, ce magazine est le premier bimestriel historique imprimable et entièrement gratuit. Nos colonnes sont ouvertes à toutes les personnes qui souhaitent y publier un article, communiquer des informations, faire une annonce ...

Si vous souhaitez devenir partenaire d'Histomag, vous avez la possibilité de contacter notre rédacteur en chef.

Contact : histomag@39-45.org

Rédaction

Responsable d'Édition : Prosper Vandenbroucke

Rédacteur en Chef : Vincent Dupont

Conseillers de rédaction : Patrick Babelaere, Alexandre Sanguedolce, Frédéric Bonnus

Responsable communication et partenariats : Jean Cotrez (*Jumbo*)

Correction : Yvonnick Bobe (*Brehon*), Nathalie Mousnier,
Relecture et correction définitive : Vincent Dupont, Frédéric Bonnus, Pierre Guiraud, Patrick Babelaere

Infographie et Mise en pages : Frédéric Bonnus

Rubrique Commémoration : Yves Donjon - Marc Taffoureau

Responsable rubriques : Jean Cotrez (*jumbo*)

Informatique et publication : Pierre Chaput (*histoquiz*) et Frédéric Bonnus (*fbonnu*)

Contacts :

Forum : contact@39-45.org

Histomag : histomag@39-45.org

Web :

Forum : <http://www.39-45.org>

Histomag : <http://www.39-45.org/histomag>

Histomag est une publication bimestrielle gratuite du Forum « Le Monde en Guerre » sous format pdf. Marque, logos, design et contenus déposés et protégés. Toute reproduction sous quelque support que ce soit est interdite sans notre autorisation et/ou celle de l'auteur concerné. Le format « pdf » est une propriété d'Adobe inc.

3 **Editorial** (Vincent Dupont)

4 **Exclusif :**

Interview exclusive de Franck Ferrand - Europe 1

8 **La dernière mission du SOE Belge** (René H Torsin)

19 **La milice française et le réduit alpin républicain**
(Alexandre Sanguedolce)

30 **Les Kampfschwimmer** (Nicolas Moreau)

34 **Pénicilline et Seconde Guerre mondiale** (Xavier Riaud)

38 **Quelques films US** (Philippe Gruslin)

43 **Témoignage du private Burks** (Philippe Mourand)

49 **In mémoires : Guy LELOUP un des premiers FFL**
(Stéphane & Isabelle Duchemin)

56 **Béton : Les bunkers usines de la Kriegsmarine (2° partie)** (Patrick Fleuridas)

64 **Ceux qui restaurent : La ligne Maginot** (Jean Cotrez)

70 **Le coin des lecteurs** (Vincent Dupont)





Chers lectrices et lecteurs,

On ne le dira jamais assez mais tout notre travail est basé sur la volonté de tous nos bénévoles qui donnent le meilleur d'eux-mêmes et de leur temps pour vous offrir, tous les deux mois, un nouveau numéro de l'Histomag. Aussi quand c'est à mon tour d'être pris dans le tourbillon du temps qui manque et des soucis cela donne un numéro plus succinct... Je m'en excuse auprès de vous par avance. Mais l'équipe a fait un travail formidable et nous avons pu construire ce numéro, certes sans dossier, mais toujours dans la même veine que les autres, proposant des articles aussi divers et variés, ainsi qu'en exclusivité une interview en début de numéro. Je vous rassure les prochains numéros sont déjà en cours de fabrication et je vous promets qu'ils sauront rassasier votre soif de connaissance autant qu'ils provoquent déjà une émulation au sein de l'équipe, toujours aussi motivée, ce qui me réjouit chaque jour.

Mais avant cela il est temps de vous parler des thèmes que nous aborderons dans ce numéro, et en premier lieu, après la belle interview de Franck Ferrand que nous a obtenu Jean Cotrez, ce sera la dernière mission du SOE Belge, par René Torsin, qui retiendra notre attention. Puis ce sera à Alexandre Sanguedolce de nous parler des derniers combats de la Milice française en Italie en 1945.

Ensuite ce sera au tour de Nicolas Moreau de nous présenter les Kampfschwimmer. Xavier Riaud nous parlera quant à lui de la pénicilline et de l'importance qu'elle eut durant la guerre. Une nouveauté que nous souhaitons pérenne fera son apparition, grâce à Philippe Gruslin : la présentation de films plus ou moins connus sur la Seconde Guerre Mondiale. Ensuite c'est un témoignage sur la petite histoire d'un parachutiste américain, rapporté par Philippe Mourand, qui attirera votre attention je l'espère.

Patrick Fleuridas que l'on ne présente plus nous présentera la 2^e partie de son article sur les bunkers usines de la Kriegsmarine et la Ligne Maginot sera à l'honneur grâce à Jean Cotrez ce mois-ci, avec ceux qui restaurent les abris surveillant toujours le Rhin depuis tant d'années. Enfin je vous présenterai dans le coin des lecteurs quelques ouvrages récemment sortis et qui ont retenu notre attention.

Toute la rédaction de l'Histomag 39-45 vous souhaite une excellente lecture ! Je rappelle que l'Histomag 39-45, fier de compter dans ses contributeurs des historiens professionnels et des passionnés avertis, ouvre ses colonnes à tous, y compris et surtout aux historiens de demain. Donc si vous avez une idée, un projet, n'hésitez pas ! Contactez la rédaction !



Votre Histomag 39-45 ne reculant devant aucun défi, nous avons sollicité et obtenu une interview de Franck Ferrand qui anime du lundi au vendredi de 13h00 à 14h00, une chronique quotidienne sur l'antenne d'Europe 1 « Au cœur de l'histoire » consacrée comme le nom l'indique à l'histoire, toute l'histoire. Il anime par ailleurs l'émission sur France 3, « L'Ombre d'un doute » qui permet de revisiter certains mythes ou de s'interroger sur des idées toutes faites concernant l'histoire. Enfin n'oublions pas qu'il est l'auteur d'une douzaine d'ouvrages, certains historiques, d'autres pas du tout comme celui sur les grands crus classés de Bordeaux. Voici les réponses qu'il a bien voulu nous donner.

Histomag 39-45 : On vous connaît chroniqueur sur Europe 1, présentateur d'émissions télévisées, écrivain... Alors vous êtes historien, journaliste ou un savant mélange des deux et quel « métier » préférez-vous ?

Franck Ferrand : Longtemps, pour me définir, j'ai emprunté à Octave Aubry l'appellation d'*écrivain d'histoire*. Mais depuis quelques années, la radio et la télévision s'étant taillé la part du lion dans mes activités, l'écriture est – hélas – passée au second plan. Disons que je suis concepteur et animateur d'émissions d'histoire. J'aime bien aussi le terme de *porteur de savoir*, qu'avait employé à mon égard un journaliste qui, sans doute, n'osait pas me qualifier de *vulgarisateur*... En tout cas, je ne suis pas journaliste moi-même, et n'entends pas le devenir.

Interview Exclusive de Franck FERRAND

par Jean COTREZ



HM : Quel est le but de votre émission quotidienne sur Europe 1 ? Faire découvrir ou redécouvrir l'histoire au plus grand nombre ? Faire de la vulgarisation (au sens noble du terme) ? Ou simplement raconter l'histoire ?

FF : Lorsque ma première série d'émissions quotidiennes a commencé, en juin 2003, j'étais persuadé d'avoir pour mission première de divertir les gens, de leur proposer une parenthèse de rêve et d'évasion, dans une vie tellement rivée, par ailleurs, à l'actualité. Avec le temps, j'ai changé d'avis. Les différentes *études qualitatives* que nous avons pu mener, aussi bien pour la radio que pour la télévision, m'ont fait comprendre que le public attendait de moi, avant tout, une transmission de connaissances. Les gens aiment bien pouvoir se dire, à la fin d'une émission, qu'ils ont appris quelque chose et n'ont donc pas perdu leur temps.

HM : Quelles sont vos périodes de l'histoire de France favorites ?

FF : Mes travaux de troisième cycle – dans le droit fil de mes lectures de jeunesse – portaient sur le XVIII^e siècle et le XVIII^e en général, et sur la cour de France en particulier. Mais à force de traiter, à la radio, des sujets les plus divers, relevant d'époques très variées, j'ai fini par ne plus avoir de période de prédilection. Toutes m'intéressent beaucoup. Avec peut-être une discrète tendresse pour ce qu'on a appelé la *Belle Epoque*...

HM : Notre forum étant consacré à la Seconde Guerre mondiale, quels sont à votre avis les tournants principaux de ces 6 années de guerre ?

FF : Je ne pense pas vous apprendre grand-chose en évoquant les points d'inflexion suivants : l'invasion de la France, en juin 1940, l'entrée dans le conflit de l'URSS, en juin 1941, et celle des Etats-Unis, en décembre de la même année, le débarquement anglo-américain en Afrique du Nord, en novembre 1942, celui de Normandie, en juin 1944 et l'explosion des bombes atomiques au Japon, en août 1945.



HM : Y a-t-il à titre personnel, des événements ou des personnages qui vous intéressent plus particulièrement dans cette Seconde Guerre mondiale ?

FF : Vous connaissez ma prédilection pour les énigmes et les mystères. Je ne vous surprendrais donc pas en citant des dossiers comme le massacre de Katyn, l'affaire Cicéron - et, pour les sujets nationaux, l'assassinat de Darlan ou le drame de Caluire...J'ai eu aussi, dans le cadre de mon ancienne mission au Service historique de l'armée de l'Air, à étudier de près la campagne de Syrie et le débarquement de Provence – deux sujets passionnants. Pour ce qui est des personnalités, outre Churchill qui me fascine, je lis toujours avec intérêt ce qui concerne, dans des registres différents, Raoul Wallenberg ou l'amiral Canaris, par exemple.

HM : Chaque année aux alentours du 6 juin, on nous ressort le serpent de mer du classement des plages du débarquement au patrimoine mondial de l'UNESCO. Ne doutons pas que pour le 70^{ème} anniversaire du débarquement l'année prochaine, le dossier va refaire surface. Ne pensez-vous pas qu'en tant que symbole de tant de choses, ce classement intervienne enfin ?

FF : Etant normand par ma famille paternelle, et mes fenêtres donnant sur une de ces plages, je suis très sensible au souvenir du *D-Day*. Faut-il pour autant classer ce qui ne me paraît pas vraiment en danger ? Pour tout vous dire, je suis un peu dubitatif à l'égard des conceptions extensives de l'UNESCO en matière de définition d'un *patrimoine mondial de l'humanité*.



HM : Quel est votre avis sur le nombre et la qualité des émissions consacrées à l'histoire tant sur les radios que sur les télévisions, si on excepte, pour la France, les chaînes « Histoire » et « Toute l'histoire » ?

FF : Hormis l'effort louable d'Europe 1 – station privée programmant un rendez-vous quotidien à la mi-journée – la plupart de ces émissions relèvent de l'Audiovisuel public, dont c'est l'honneur en même temps qu'une des missions... Pour autant que j'en puisse juger – car je passe plus de temps à faire des émissions qu'à en regarder ou en écouter – le niveau général est satisfaisant.

HM : Il semble que les programmes d'histoire dispensés à nos élèves soient réduits à la portion congrue dans nos écoles, collèges et lycées. Quel est votre sentiment à ce sujet ?

FF : Il me semble que l'on a tort de se focaliser sur les programmes scolaires. Après tout, un enseignant motivé, talentueux, peut toujours s'arranger plus ou moins avec le programme... Ce qu'il y a de plus préoccupant, c'est l'approche conceptuelle, désincarnée, ainsi que la pédagogie inadaptée, que l'on impose aux professeurs comme aux élèves. Un bon cours d'histoire, selon moi, c'est un moment de théâtre au service d'une évocation vivante et chronologique – pas un débat oiseux sur des notions abstraites. A moins que l'on n'ait envie de tuer les vocations dans l'œuf !

HM : Avez-vous un avis sur des forums tels que le notre exclusivement consacrés à la Seconde Guerre mondiale ? Pensez-vous que nous ayons un rôle à jouer et que nous ayons une place dans la transmission du « devoir de mémoire » ?

FF : J'ai trop pleuré, naguère, sur la disparition des sociétés savantes, pour ne pas me féliciter de leur avatar contemporain : ces sites où se retrouvent, pour échanger des données parfois très pointues, tous les passionnés et spécialistes d'un sujet. Mais il me semble que votre mission a trait plutôt à l'histoire qu'à la mémoire – c'est bien différent.

HM : Notre forum se distingue des autres par la parution d'une revue bimestrielle, « Histomag 39-45 » fait par des bénévoles et entièrement gratuite, téléchargeable sur notre site. Nous avons une moyenne de 10.000 téléchargements à chaque parution. Quelques auteurs, journalistes ou vétérans nous ont déjà fait l'honneur de nous accorder, comme vous, une interview. Je peux citer : Anthony Beevor, Ian Kershaw, Jérôme Prieur, Daniel Costelle, François Delpla que vous avez reçu récemment, Dominique Torres etc... Quels conseils pourriez-vous nous donner et surtout quelles sont les erreurs à éviter ?

FF : Il me paraît important qu'à terme, le public puisse identifier, dans vos publications, une tonalité dominante, liée à des sujets de prédilection, comme à une manière propre de les traiter.

HM : Avez-vous le temps de surfer un peu sur les forums historiques tels que le notre ?

FF : Je commencerai par vous avouer que je ne suis pas très familier d'Internet. Mais pour aussitôt faire amende honorable, et reconnaître qu'il y a très certainement, sur les forums, de bonnes idées à glaner.



L'interview

HM : Etes-vous d'accord avec la citation de Karl Marx : « celui qui ne connaît pas l'histoire est condamné à la revivre » ?

FF : Absolument pas. Je suis convaincu que l'histoire ne se répète jamais dans la forme, toujours sur le fond. La connaître ou pas ne change rien ; la connaître mal pourrait même induire en erreur. Car posséder la connaissance du passé n'est pas tout ; encore faudrait-il maîtriser l'analyse du présent – et cela, c'est une autre paire de manches... Il faut en finir, me semble-t-il, avec ce mythe d'un passé qui permettrait de comprendre le présent. L'histoire permet d'appréhender le passé, ce qui est déjà beaucoup. Surtout, elle est un entraînement à saisir l'humain – passé, présent et futur.

HM : Votre émission sur Europe 1 est très écoutée et très respectée, avez-vous d'autres projets concernant l'histoire ?

FF : Je n'ai que cela ! (rires) Pas un domaine où l'histoire intervienne, que je n'essaie d'explorer d'une manière ou d'une autre. Et je ne m'interdis rien *a priori* lorsqu'il est question de projets – du spectacle de mime à la série télévisée, en passant par les enregistrements de grandes œuvres... Pour vous donner une réponse concrète, j'ajouterais que je suis en train d'écrire, en ce moment, un *Dictionnaire amoureux de Versailles* qui me prend tout mon temps.

HM : Y a-t-il une bonne question que je ne vous ai pas posée ?

FF : Dans l'esprit de votre douzième question, vous auriez pu me demander si l'histoire servait à quelque chose. Et je vous aurais répondu : oui, à exercer l'esprit critique. C'est en tout cas dans cette optique que je m'y adonne.

Je remercie chaleureusement Loréna Martin, assistante de Franck Ferrand, sans qui cette interview n'aurait pas été possible.

Jean Cotrez

13H00 - 14H00 DU LUNDI AU VENDREDI SUR Europe 1

AU CŒUR DE L'HISTOIRE | FRANCK FERRAND

REPÈRES, ARCHIVES, INVITÉS, POUR CONTER LES PETITES ET LES GRANDES HISTOIRES !

Europe 1

Flashez le Code ci-dessus avec votre mobile ou cliquez avec votre souris



Flight Lieutenant Terence « Terry » Helfer, pilote commandant de bord

La dernière mission du SOE Belge

par René H. Torsin

T EMPSFORD

Les passagers du train reliant Londres à Edinburg ne se doutent vraisemblablement pas qu'en passant près de Bedford, ils occupent les premières loges pour apercevoir ce qui a été naguère le site d'une des bases les plus secrètes de la Royal Air Force au cours de la Deuxième Guerre mondiale.

Dès avant le début du conflit la base de Tempsford fut érigée sur le terrain marécageux qui couvre la région. En mars 1942, la 138^e escadrille venant de Stradishall est la première à prendre ses quartiers sur le nouveau site. Elle est équipée de Whitley et de Lysander.

Le mois suivant la 161^e escadrille arrive de la base de Graveley avec ses Havoc, Whitley, Lysander. En quelques jours la base est "fully operational". Le ballet des escadrilles "cloak and dagger" (cape et épée) peut commencer. Ce seront surtout des ballets nocturnes. En effet, ces deux escadrilles opèrent pour le compte du Special Operations Executive, une branche du Military Intelligence 6. Le but de cet organisme est de promouvoir les sabotages dans les territoires ennemis ou occupés par l'ennemi, de mettre sur pied des actions subversives et de désorganiser les moyens de transport, suivant en cela l'instruction de Winston Churchill: "Set Europe ablaze" (mettez le feu à l'Europe). La zone d'opération des deux escadrilles est vaste: elle s'étend du Nord de la Norvège au Sud de la France en passant par la Pologne et la Tchécoslovaquie.

La majorité des habitants de la région ignore le genre d'activités auxquelles se livrent les occupants du nouvel aérodrome. En effet, les hommes en bleu, fréquentant le pub local "In the Anchor and the Wheatsheaf", sont plutôt du genre discret et évasif lorsqu'on aborde le sujet de leurs occupations.

Cette même discrétion est d'application entre les pilotes et leurs "passagers". Pour les pilotes ce sont tous des "Joe", il vaut mieux en savoir le moins possible. L'agent est "briefé" par le S.O.E. à Londres et amené en voiture à Tempsford, escorté par un officier. Sur place il se débarresse de ses effets personnels et s'équipe pour le voyage: combinaison de saut et parachute. Dans la plupart des cas, pour tout bagage, la petite valise contenant son bien le plus précieux en cet instant: le poste radio.

Le pilote reçoit son briefing vers 15 heures avec une dernière mise au point de la météo. Ce n'est souvent qu'au moment du départ qu'il rencontre son "Joe". Et puis en route, l'un avec l'espoir d'être de retour pour le breakfast, l'autre vers son rendez-vous avec le destin, souvent impitoyable.

La première opération au départ de Tempsford a lieu peu de jours après l'installation de la base, lorsque le Squadron Leader Murphy, aux commandes d'un Lysander, dépose un agent à Saint-Saëns (France) et en ramène deux de ce pays occupé. Le Lysander, avion de légende de la guerre secrète ! Dans ces monomoteurs, hauts sur pattes, le pilote devait trouver un minuscule terrain dans un pays inconnu, par une nuit noire, le plus souvent à l'aide d'une simple carte Michelin datant de quelques années et d'une lampe de poche.

Autant chercher une aiguille dans une botte de foin. Puis il faut attendre le signal du "comité de réception", trois torches disposées en triangle. Ce n'est qu'après l'échange du code d'identification à l'aide d'une torche au sol et du phare d'atterrissage pour l'avion que les résistants allument trois feux en forme de L. La jambe verticale indique le sens de la "piste", la jambe horizontale la direction du vent. L'avion, une fois au sol, débarque son passager et embarque le partant éventuel. Le tout se fait en moins de trois minutes. Une seule fois les Allemands ont eu l'occasion d'intervenir lors d'un "pick-up". Le 28 février 1942 le Squadron Leader Nesbitt-Dufort se pose sur un terrain trop court et son

Lysander T 1508 de la 138^e finit dans un fossé. Le pilote rejoint l'Angleterre par le chemin classique : L'Espagne.

En 1943 des Hudson forment l'escadrille 161 pour les missions de « pick-up ». Ils offrent une plus grande capacité que les fidèles Lysander lesquels continueront cependant leur mission.

Un Flight du 301^e Squadron, sous le commandement du Wing Commander S. Krol, est créé en juillet 43. Il est composé exclusivement d'équipages polonais. Ces

rescapés de la bataille de Pologne de 1939 retourneront vers leur pays pour y larguer du matériel pour les groupes de résistance. Les Soviétiques, pourtant beaucoup plus près, n'ont jamais été très enthousiastes à l'idée de fournir de l'aide à leurs "alliés" polonais.

En octobre 1943, un quadrimoteur Halifax avec aux

commandes le Flying Officer Bell, effectue un vol de près de 4.000 kilomètres pour aller "dropper" un agent à Narvik, dans le nord de la Norvège. Avril 44 : 107 sorties sont effectuées par les avions de la seule escadrille 161. Un avion est toutefois perdu, obligé de se poser sur le sol de la neutre Suède.

L'avance des troupes alliées en Europe ralentit quelque peu les activités des escadrilles de Tempsford. Les Lysander disparaissent de la circulation, les Halifax sont remplacés par des Stirling. L'escadrille connaît aussi, après des milliers d'heures de vol, ses grands drames. Dans la nuit du 20 au 21 mars 1945, trois Hudson sont abattus au-dessus du continent (dont le FK 803). Le même mois trois Stirling ne rentrent pas à leur base.



Flying Officer Henry S. Johnson, navigateur

Entre avril 1942 et mai 1945, quelques 29.000 conteneurs, 10.000 colis de toute nature et plus de 1.000 agents sont largués, déposés ou recueillis dans les territoires occupés. Les conteneurs et colis contiennent les articles les plus divers: armes légères, matériel radio, médicaments, vêtements, skis, vélos, etc. Le colis le plus original est sans doute celui destiné à une imprimerie clandestine en France: 200 bouteilles d'encre pour les rotatives. Toutes arrivent indemnes au sol. Parmi les agents, déposés ou ramenés, l'on retrouve quelques figures devenues connues ou même célèbres par la suite, entre autres Vincent Auriol, futur Président de la République Française. Il est récupéré près de Dijon au cours d'une mission de deux Hudson, lesquels rapatrient vers la Grande-Bretagne près de 20 passagers indésirables pour l'occupant sur le sol de la France occupée. Un autre "voyageur", Jean Moulin, premier président du Conseil National de la Résistance en France. Il sera arrêté plus tard par la Gestapo et mourra des suites des traitements infligés par le sinistre Barbie. Le 15 novembre 1943 le Wing-Commander Hodges du 161 squadron ramène un personnage, nom de code « Morand ». Il s'agit de François Mitterrand, plus tard aussi président de la France. Il y eut aussi le général de Lattre de Tassigny.

the 1st Canadian Special Service Battalion, 1942-1945 » démontre bien que l'intérêt pour cette brigade hybride rangers-commandos demeure élevé. Intérêt encore plus marqué depuis qu'on en a fait le populaire film américain « The Devil's Brigade », qui a été également projeté sur les écrans dans sa version française « La Brigade du Diable ».

LES GRANDES FIGURES DE TEMPSFORD.

Les intrépides pilotes et agents de Tempsford ont eux aussi leurs "grandes figures". Une grande figure de la guerre secrète, peu connue sur le continent, mais une véritable héroïne Outre-Manche, est le Flying Officer Yvonne Baseden, M.B.E. (Member of the British Empire). Cette jeune femme est parachutée dans la région de Toulouse en mars 1944. Elle traverse la France jusqu'aux montagnes du Jura où elle entre en contact avec le maquis local. Se rendant compte sur place de l'extrême pauvreté des résistants en armes et approvisionnement, elle réclame à cor et à cri que Londres lui envoie d'importantes quantités de matériel pour combler ces lacunes. C'est une des rares fois où le commandement décide que la mission est vraiment trop lourde pour les escadrilles de Tempsford. En plein jour, 32 Forteresses Volantes B17 américaines des escadrilles des "Carpetbaggers" (l'équivalents U.S. des escadrilles RAF de Tempsford) larguent la cargaison sur un terrain protégé par 800 maquisards. Malheureusement le lendemain, au cours d'un accrochage sanglant avec l'ennemi, Yvonne Baseden est capturée. Après les "traitements d'usage", elle est envoyée au camp de concentration de Ravensbrück. Elle survit miraculeusement aux travaux forcés et aux privations et est libérée en avril 45 par l'avancée des Alliés. Elle est recueillie par la Croix-Rouge suédoise et regagne la Grande-Bretagne. En 1948 elle devient Madame Bailey et quitte là son île pour la Rhodésie. L'écrivain Dame Irene Ward lui consacre des pages émouvantes dans son livre « FANY », publié en 1955.

Une autre grande figure, inconnue chez nous, est le Wing-Commander Yeo-Thomas. Avant la guerre il s'occupait d'une maison de haute couture à Paris. Il est parachuté en France. En compagnie du colonel Passy il est chargé de prendre en charge la réorganisation et la coordination des différents mouvements de résistance. La dernière mission lui est fatale. Capturé par les Allemands, malgré le fait qu'il est en uniforme lors de son arrestation, il est considéré comme terroriste. Torturé pendant plusieurs jours dans les locaux de la Gestapo de la rue des Saussaies, il ne parle pas et est incarcéré à la prison de Fresnes, puis transféré, non pas vers un camp de prisonniers de guerre, mais vers le sinistre camp de Büchenwald. Il est un des rares à avoir réussi à s'évader de ce lieu et s'en retourne reprendre sa place dans les rangs de la RAF. Il décède en 1964. Le très beau livre de Bruce Marshall, "The White Rabbit" (le Lapin Blanc est le nom de code de Yeo-Thomas dans la clandestinité), raconte la vie et les aventures de ce véritable héros.

La plus légendaire est sans aucun doute celle du Group Captain Percy Charles Pickard. « Grande gueule », grand buveur mais intrépide et courageux pilote il sera l'acteur rêvé pour jouer son propre rôle dans le film "Target for Tonight", film consacré aux équipages du « Bomber Command » et dans lequel il joue le personnage du Squadron Leader Dixon, skipper de F for Freddie. Au début de la guerre il participe aux raids de bombardements sur la Norvège et la France. En juin 40, pendant les opérations d'évacuation de Dunkerque, il gagne la Distinguished Service Cross. En mars 1941, volant avec une escadrille tchèque, il obtient la Distinguished Flying Cross pour son action lors de l'attaque du croiseur allemand "Prinz Eugen". En mai 42 il ajoute une "Barrette" à sa D.S.O. pour ses qualités de leader pendant l'opération de Bruneval (Normandie). Au cours de cette mission, des parachutistes et commandos, protégeant des spécialistes radar, s'emparent des pièces majeures d'une station radar allemande. Puis il rejoint Tempsford. Il sera le pilote des trois premières missions de « pick-up » avec un Hudson qu'il avait, tout à fait par hasard, aperçu dans un hangar. C'était le O for Oboe, ancien avion du Royal Flight avant la guerre. Jusqu'à là les missions avaient uniquement été effectuées avec des Lysander.

En mars 1943 il est le premier officier de la Royal Air Force à obtenir une deuxième "Bar" à sa D.S.O. En octobre 43 il quitte le commandement de Tempsford.

Mais ce n'est pas la fin de ses exploits. Le 18 février 1944, il commande le 140 Wing et c'est à la tête de la 487e escadrille de la Royal New Zealand Air Force qu'il mène son Mosquito à l'assaut des murs de la prison d'Amiens dans le but d'y creuser une brèche, permettant ainsi aux résistants emprisonnés de s'évader. Le raid est un succès. Les murs sont éventrés, mais 87 prisonniers sont tués. 182 évadés sont aussitôt repris mais 255 parviennent à disparaître dans la nature. Hélas, l'avion de Pickard est pris en chasse par un Focke-Wulf et s'écrase, touché à mort, près du village de Saint Gratien. Pickard et son navigateur, le Flight Lieutenant Alan Broadley, sont tués sur le coup. Broadley était le navigateur et ami depuis leurs premières missions sur Wellington du 99 Squadron en avril 1940. Les deux Britanniques reposent au cimetière Saint-Pierre d'Amiens (tombe 13 B 3) dans les faubourgs nord-ouest de la ville près de la route menant à Albert. La fin des hostilités signifie aussi la mort des escadrilles de Tempsford.



Flying Officer Raymond F. Escreet, opérateur radio

L'escadrille 138 est dissoute le 5 mars 1945. Des bombardiers Lancaster occupent alors les hangars et participent aux dernières opérations de guerre au sein du Bomber Command. La 161 est dissoute le 5 juin 1945. Après les opérations des escadrilles du S.O.E. la base de Tempsford devient une base de maintenance, principalement pour des Liberator. A la fin de 1945 des avions de la Royal Canadian Air Force occupent les lieux aux fins d'entraînement et de transport, après quoi ils se répartissent entre les bases de Melsbroek en Belgique et de Mauripur aux Indes pour des missions de transport de troupes.

LE HUDSON.

Le Lockheed Hudson est le premier avion de fabrication américaine utilisé en opérations par la RAF au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Il est développé en hâte en vue de répondre à la demande urgente du gouvernement britannique. Le Hudson est la version militaire du Lockheed 14 Super Electra, auquel on a ajouté des tourelles avant et dorsale ainsi qu'une soute à bombes et une place pour un navigateur. Ce premier modèle ne satisfait pas les Anglais. Ils suggèrent d'installer le navigateur plus près du pilote et d'ajouter une verrière dans le nez de l'appareil. Le créateur, Kelly Johnson (le même qui créera plus tard le Lightning P38, l'U2 et le SR71) accomplit l'exploit de modifier l'avion en moins de 80 jours. Cette nouvelle version, sans armement et dotée d'une tourelle factice, effectue son vol inaugural le 10 décembre 1938. En novembre 39, donc moins d'un an plus tard, le 250^e exemplaire, dont 40 en version "reconnaissance", quitte la chaîne de production. En mai 43, à l'arrêt de la production, 2.941 avions auront quitté les usines Lockheed.

Le Hudson se distingue à plusieurs reprises. Lorsqu'un hydravion Dornier DO 18 allemand est abattu le 8 octobre 1939, il tombe, victime d'un Hudson lequel obtient ainsi la première victoire d'un avion de fabrication américaine en service dans la RAF.

C'est un Hudson du 220 Squadron qui détecte le navire-prison allemand *Altmark* en février 1940. L'*Altmark* est ensuite détruit par une "Naval Task Force" britannique. Le 27 août 1941, un Hudson de la 269 obtient, dans l'Atlantique, la reddition d'un sous-marin ennemi, le U-570, et en mai 43 un appareil de la 608 envoie par le fond un autre U-Boot à coups de roquettes. Les Hudson en service dans les escadrilles de Tempsford sont du type Mk I et Mk III. Ils sont propulsés par deux moteurs Wright d'une puissance de 1.100 cv. Leur vitesse maximale est de 395 km/heure avec un plafond à 7.600 mètres. Leur distance franchissable est de 3.155 km.

LES HOMMES.

Après l'épisode tragique de l'offensive des Ardennes, au cours de laquelle les Allemands espèrent reprendre le terrain perdu et qui va encore coûter la vie à des milliers d'hommes, les Alliés reprennent le contrôle des opérations. Les parties réoccupées de la Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg sont libérées une seconde fois et l'ennemi est refoulé au-delà de la fameuse barrière du Rhin. Le commandement allié sort alors un audacieux projet de ses cartons. Il s'agit de parachuter des agents derrière les lignes allemandes et plus principalement là où se trouvent rassemblés des travailleurs forcés des pays occupés. Il envisage de les faire encadrer par ces agents et de les former en groupes de combat afin de harceler les Allemands lorsque les troupes alliées s'approcheront de leur zone d'action. Un trio belge, déjà expérimenté en opérations au cours de la guerre est désigné pour la mission. Un véritable "challenge": aller chez l'ennemi, au cœur de l'Allemagne. Objectif: la région de Dresden (une autre source indique la petite ville de Berka, entre Erfurt et Kassel). Guy Corbisier sera le chef de la mission, nom de code: Benedict. Morel devient Express et De Winter sera Leader.

Le Hudson, immatriculé FK 803 N-for-Nan, de la 161^e escadrille, se trouve sur l'aire de stationnement, en bout de piste. Nous sommes le 20 mars 1945. Il est près de 17 heures. Les trois pistes étroites sont inondées de pluie, les baraquements et hangars aux alentours sont à peine visible dans le rideau d'eau et des bourrasques de vent chassent de lourds nuages gris au-dessus de la plaine anglaise. Sept hommes se protègent, tant bien que mal, sous une aile de l'appareil. Les mécanos s'affairent, effectuant les dernières vérifications. Parmi les sept hommes, il y a trois Anglais: le Flight Lieutenant Terence « Terry » Helfer, pilote commandant de bord, le Flying Officer Henry S. Johnson, (dans la vie civile membre de la Pharmaceutical Society, appelé Harry par ses amis) navigateur et le Flying Officer Raymond F. Escreet, opérateur radio.

Le Flying Officer Forrest H. Thompson, le mitrailleur de bord est néo-zélandais. Il a épousé, il y a peu, Olive Matthers de Bedford, ville proche de la base. Les trois autres hommes, un peu à l'écart de l'équipage, parlent français. Ils sont revêtus de salopettes verdâtres et du typique casque plat, qui ressemble à un

gros turban, des agents parachutistes. Ce sont nos trois Belges. Le plus âgé du trio, c'est Guy José Florent Corbisier. Fils de Henri Corbisier et d'Angèle Poodts, il voit le jour à Berchem, près d'Anvers, le 29 juillet 1920. Il fait ses études au collège Sainte-Marie de Bruxelles lorsque les Allemands envahissent la Belgique. La famille Corbisier part pour l'Angleterre au début juin 40 mais Guy reste au pays et rejoint presque immédiatement la résistance naissante.

En septembre 1940 il décide de quitter le pays et passe clandestinement en Espagne en suivant les chemins déjà tracés par d'autres. Le régime franquiste, qui a encore quelques dettes envers le Reich pour l'aide fournie pendant l'horrible guerre civile de 1937, ne voit pas d'un bon œil l'infiltration de tous ces

Jeunes gens venant des pays occupés et désireux de rejoindre la Grande-Bretagne. Aussi est-ce avec un empressement certain que la Garde Civile de Franco traque ces immigrés un peu spéciaux et les refoule vers la France. Ceux qui parviennent à échapper à l'expulsion sont emprisonnés au fameux camp de Miranda-del-Ebro. Corbisier est ainsi arrêté à Pampelune et remis aux autorités françaises lesquelles lui offrent l'hospitalité de leurs prisons pendant quelque temps. Finalement libéré le jeune homme finit quand même par trouver les bonnes pistes et rejoint la

Grande-Bretagne via Gibraltar. Voulant participer le plus vite possible à l'action il se présente aux Services Spéciaux. C'est là, pense t-il, qu'il aura le plus de chances de voir l'ennemi, très vite et de très près. Il suit le chemin habituel des agents parachutistes: les cours théoriques sur les armes et munitions, les explosifs, la radio et ses codes. Les entraînements sans fin, en Ecosse avec les marches forcées, les combats à mains nues, l'écolage au centre de parachutistes de Ringway. Puis se succèdent les espoirs, les doutes, l'attente de la mission. Et, enfin, la première mission : un dropping dans le maquis belge. Il est droppé le 7 juillet 1944, en compagnie de Christian Lepoivre et

du Britannique S. Gardiner, dans la région de Mesnil (Dinant-Givet) pour la mission Carto. Puis il travaille comme marconiste et instructeur pour le Front de l'Indépendance. La Libération, le congé dans la famille et puis...



Flying Officer Forrest H. Thompson, le mitrailleur de bord (Néo-Zélandais)

* * * * *

Le deuxième homme du groupe belge, c'est Léon Ghislain De Winter. Né le 6 avril 1921, rue de Beaume 26 à La Louvière. Son père, Louis, officier de gendarmerie, y commande la brigade locale. Lorsque le petit a deux ans, son père est muté à Ville-sur-Haine. C'est donc là que grandit Léon. Lorsque se déclenche la guerre il participe, comme tant d'autres de son âge à l'exode. Seulement, lui, il va plus loin que les autres. Il continue plein sud, vers l'Espagne, franchit la frontière et se retrouve à... Miranda. Après maintes péripéties il finit quand même par débarquer en Angleterre. Volontaire, lui aussi, pour les Services Spéciaux, il ronge son frein pendant près de deux ans dans différents camps d'entraînement. Nommé adjudant le 2 juin 1944, De Winter est parachuté quelques jours plus tard en Belgique, pour le compte du Political Warfare Executive. Il est le dernier agent droppé dans la région bruxelloise. Dans les jours précédents le débarquement de Normandie, il entre en contact avec le fameux groupe clandestin "Sayomède", célèbre pour ses exploits sur le plan radiophonique, et devient leur "pianiste", l'opérateur radio. Il est accompagné de Frédérique Dupuich et opère pour les réseaux Socrate et Samoyède sous le nom code de "Polka". Le 1^{er} août 44, Léon échappe de justesse à l'arrestation, mais son guetteur, l'infortuné Boedts, est arrêté. Puis, pour De Winter aussi, c'est



Du haut vers le bas Corbier, Morel et De Winter

la Libération et les retrouvailles avec la famille. Il est mis en congé illimité et tout semble fini, déjà. Mais les circonstances en décident autrement.

Le dernier et plus jeune du trio, à quelques jours près, se nomme Jean-Jacques Louis Marie Morel. Il naît au Faubourg de France, à la périphérie de Bouillon, le 1^{er} mai 1921. Albert Morel, son père, est professeur à l'Ecole de Pupilles laquelle se trouvait alors dans cette petite ville blottie au fond d'une vallée de la forêt ardennaise. Sa mère, Gertrude Grond, s'occupe du foyer. La famille fait partie de ce qu'on appelle "la petite mais bonne bourgeoisie". Quelques personnes plus âgées se souviennent encore aujourd'hui de cette famille, laquelle a vraisemblablement quitté la ville vers 1923 lors du transfert de l'Ecole. Jean-Jacques semble avoir été prédestiné à porter un jour l'uniforme: le père professeur dans une institution militaire, les témoins à son baptême seront le commissaire et le commissaire-adjoint de la ville. Effectivement, le jeune Morel se prépare à l'examen d'entrée de l'Ecole Militaire lorsque survient l'invasion allemande. Le jeune homme de "bonne famille" décide qu'il faut faire quelque chose. Il parvient à entrer en contact avec un des premiers groupes de résistance en Belgique occupée: le réseau Martiny-Daumerie. Ce réseau fonctionne depuis l'été 1940 et comptera environ 300 membres à sa dislocation. Le colonel Daumerie est un ancien aviateur de l'Aéronautique militaire belge et pilote de la première guerre. Au déclenchement de la seconde il occupe le poste de directeur de l'Aéronautique civile. Constant Martiny, âgé alors de 52 ans et natif d'Houffalize, est fonctionnaire à la même administration. Lors de l'invasion allemande de mai 1940 il est évacué en Grande-Bretagne. Il se présente aussitôt pour une mission en territoire occupé et après un entraînement rudimentaire est parachuté le 13 octobre, en compagnie d'Edmond Desnerck de Gand, dans la région de La Roche. Bien que blessé à l'atterrissage il poursuit sa route vers Bruxelles où il prend contact avec Daumerie. La nuit même de son arrivée le premier contact avec Londres est établi. Puis commence le vrai travail: le renseignement, l'évacuation des militaires anglais cachés depuis l'invasion allemande et les navigants belges désireux de rejoindre l'Angleterre. Après un premier coup de semonce, l'arrestation d'un opérateur-radio, le coup fatal est porté. A partir du 13 mai 1941 et au cours des jours suivants les créateurs du groupe et une trentaine de leurs camarades de combat sont arrêtés par la Geheime Feld Polizei et condamnés à mort le 15 septembre par un tribunal. Entre-temps, Desnerck qui a échappé à la rafle, retourne à Londres. Il est une nouvelle fois parachuté en Belgique le 27 novembre 1941. Arrêté à son tour il sera décapité à la prison de Brandebourg le 3 avril 1944.

Après l'extermination du groupe Daumerie-Martiny, Jean-Jacques Morel prend le large avec une seule idée en tête: rejoindre l'Angleterre afin de continuer la lutte. Il suit le chemin classique: la France, puis, par le col de l'Iraty, il entre en Espagne, en compagnie de deux collaborateurs du journal "Le Soir", Messieurs Colin et Fischweiler, qui, eux, ne désirent pas travailler pour un journal aux ordres de l'occupant. Arrivé à Londres, Morel se présente là où il pense être le plus utile: les Services Spéciaux. Le 15 février 1941, pendant sa période d'entraînement, il est nommé auxiliaire de classe 1. Ce ne sera pourtant pas avant l'été 44 qu'il pourra se rendre utile. Il reçoit alors l'ordre de rejoindre un maquis en Belgique avec mission d'assurer les liaisons et d'instruire les résistants pour les préparer au "grand jour". Il est largué le 31 août 1944, sur le terrain Haydn, situé dans le triangle formé par les clochers de Leuzen-Hainaut, Pipaix et Willaupuis, en compagnie de Jacques Van Castel (alias Kelston). Tout semble déjà échouer avant même d'avoir commencé. Lors du parachutage, foulant à peine le sol belge, les Allemands tentent de l'intercepter. Coïncidence sans doute. Ce n'est qu'en se faufilant le long des ruisseaux que Morel et son compagnon parviennent à échapper aux chiens pisteurs de l'ennemi. Ils effectuent aussi des missions de radio pour le Service Messala. Sa mission accomplie, Morel rentre en Grande-Bretagne et est nommé adjudant le 1^{er} septembre 44. Il connaît les joies de la Libération de la Belgique et est mis en congé illimité le 30 novembre. La fin de la guerre s'approche à grands pas.

Pas pour Morel...

LA MISSION.

Une Jeep, tous feux occultés, s'approche à toute allure de l'avion. Le conducteur échange quelques mots avec le pilote. Celui-ci se dirige vers son appareil et, sur un signe de main, tout le monde monte à bord. Le mitrailleur grimpe dans sa tourelle, navigateur et radio se coincent dans leur siège derrière le pilote. Les "passagers" suivent à leur tour. Helfer, après les vérifications d'usage, pousse lentement les manettes des gaz et l'oiseau sombre se met à rouler en direction de la piste. Le nez de l'avion aligné sur l'axe de la piste, le pilote ouvre toutes grandes les manettes et l'avion se met à rouler, d'abord lentement puis de plus en plus vite. Une petite traction sur le stick et le FK 803 quitte le sol anglais. Il est 18h48, l'ultime mission a débutée.

Le temps reste très mauvais et l'avion s'élève laborieusement vers les 20.000 pieds. Pendant un moment l'équipage envisage d'abandonner la mission, au vu des conditions météorologiques, mais le commandant de bord tranche: on continue, on décidera plus loin. Il traverse la Manche et pénètre au-dessus du continent dans la région d'Ostende. Il survole la Belgique et le Grand-Duché. Puis c'est le mystère. Une chose est sûre: à ce moment le temps est devenu franchement exécrable.

Vers deux heures du matin, le 21 mars 1945, le curé de Hupperdange (Grand-Duché), Michel Majerus, (décédé le 7 octobre 1972 à Christnach), est réveillé par des tirs d'armes automatiques. Il se lève en hâte et se dirige vers la fenêtre de sa chambre. Dehors, un chien aboie furieusement. Le curé voit un homme traverser la cour du presbytère et se diriger vers la porte d'entrée. Le brave curé est méfiant. Après la désagréable surprise de décembre 44, il craint un nouveau retour des Allemands. Il ouvre cependant la porte et se trouve face à face avec un homme, le visage et les mains noircis, les vêtements en lambeaux. Il se présente: Flight Lieutenant Helfer de la Royal Air Force. Ce qui suit est la relation d'un entretien téléphonique (31 janvier 2005) avec le Wing Commander Helfer, 85 ans. Il raconte que son avion, lors du survol du Luxembourg, a été attaqué par un avion, qu'il suspecte être américain et abattu. L'appareil explose en vol. Il déclare avoir été éjecté de son avion après avoir donné l'ordre « bail-out » à son équipage. Malheureusement sans réponse de l'arrière du fuselage. Il suppose que les lignes de l'intercom aient été détruites par l'explosion. Il ne se souvient de rien après ce moment. De toute façon ils avaient peu de chance de s'en sortir. En effet le Hudson de cette époque était aménagée pour faire sortir les agents par une trappe dans le plancher. L'équipage, ni les agents ne portaient en permanence le parachute. Il n'y a que le pilote qui était assis dessus comme dans les chasseurs. D'après les dires du Flt Helfer il fallait se préparer au saut une dizaine de minutes avant le largage. Alors en cas d'explosion ...

La première maison qu'il aperçoit sur son chemin est celle de Jangel Koch. La porte est ouverte mais les habitants sont absents et le pilote continue son chemin. C'est alors qu'il aperçoit le presbytère. Le curé propose de l'héberger pour la nuit et prévient les militaires logeant dans le village. Vers 10 heures du matin une ambulance américaine vient chercher le Flight Lieutenant Helfer afin de le conduire vers l'hôpital de Vianden, puis vers Trier. Plus tard, le curé Majerus et un certain Monsieur Dalscheid récupèrent le parachute ainsi qu'une carte d'Europe imprimée sur soie.

L'avion s'est écrasé dans un bois appelé « Bischend » appartenant à Monsieur Philippe Arens d'Asselborn. Des fusiliers belges, cantonnés dans les environs, ratisserent la zone de chute de l'avion dans l'espoir de retrouver des survivants. Pendant ce temps l'avion finit de se consumer sur la colline au-dessus de Maulusmühle, hameau de Boxhorn. Finalement l'on parvient à extirper des corps calcinés des restes de l'appareil retrouvé. Malheureusement, les fusiliers belges font mouvement le jour même et l'on n'a jamais pu obtenir de témoignage précis. Ce n'est qu'une semaine plus tard qu'un aumônier anglais, accompagné de quelques soldats, vient sur les lieux afin d'ensevelir les restes. Ils les enveloppent dans des couvertures militaires et les déposent dans deux tombes. Sur les croix ils indiquent: R.A.F.

Deux aviateurs britanniques inconnus 21/3/45. (R.A.F. 2 Unknown British Airmen 21/3/45). Ici se situe un malentendu. Il y avait en effet 6 corps : 3 Britanniques et 3 Belges. Le plan de vol déposé avant le décollage mentionne 7 personnes. Donc, y compris le pilote. Les seuls objets récupérés après l'incendie se limitent à un couteau de poche, un étui à cigarettes, une épingle de sûreté avec quelques médailles saintes et une chevalière en or avec des initiales: Em ou Fm.



Le lieu du crash Les tombes et les restes de l'appareil.



EPILOGUE

Les identifications étant quasi impossibles vu l'état des corps carbonisés, les premiers témoins sur le lieu les ont ensevelis en se basant sur les premières constatations, sans doute fausses. Une question se pose cependant quant à la chute du FK 803. Il est incontestable que pendant cette ultime période de la guerre, l'activité de la chasse allemande a été très intense. Les carnets de vols des escadrilles, conservés au Service Historique de Freiburg en fournissent la preuve. Mais on n'y découvre nulle trace d'une victoire d'un chasseur au cours de la nuit du 20/21 mars au-dessus du Grand-Duché à l'heure (même approximative) de l'événement. Mais il est vrai aussi qu'une grande partie des archives de la Luftwaffe a été détruite à la fin des hostilités. Soit par destruction suite aux bombardements, soit par destruction volontaire de la part des autorités allemandes lorsque la fin s'avéra proche. Certains membres des familles des victimes n'excluent pas la possibilité d'une gâchette facile d'un pilote allié ("trigger happy", dans une lettre). Et il n'aura pas été le clamer sur les toits ! D'ailleurs un chasseur américain a déclaré un « kill » dans la région au cours de la même nuit. Il s'agit d'un P38A « Black Widow » immatriculé 5540 du 422 Night Fighter Squadron de l'US Air Force. Il était piloté par le Capitaine Raymond Anderson avec le navigateur 2Lt Robert F Graham. Il semblerait qu'il ait confondu avec un Dornier 217 ! Le Hudson de Samrée, pilote Ferris, semble, lui aussi, avoir été abattu par un chasseur de nuit américain.

Toutes les personnes présentes dans la zone de chute de l'appareil ont entendu des tirs d'armes automatiques. Il y a donc bien eu un engagement aérien. Mais certains témoins déclarent que le bruit d'un avion était toujours audible quand le pilote était déjà près d'atterrir en parachute. A son retour de convalescence le Flight Lieutenant Helfer est appelé devant une commission d'enquête. Il affirme qu'il a, comme le font les pilotes de chasse, gardé son parachute sur le dos, ce qui lui a permis de sauter, ou d'avoir été éjecté, de l'avion sans perdre du temps. Les autres avaient vraisemblablement les leurs simplement à portée de main. De toute façon, sortir d'un Hudson en cas d'urgence tenait du miracle ! Le curé Majerus témoigne. Les deux hommes continueront d'ailleurs de correspondre pendant des années. L'enquête est confidentielle. Helfer reçoit une Distinguished Flying Cross pour les 27 missions effectuées avec son équipage, maintenant malheureusement disparu, dont il reste le seul survivant. Sa voix, ce jour, au téléphone exprime encore sa grande tristesse après cet événement. Le 24 mars 1945 il quitte le continent et rentre en Angleterre. La famille Corbisier, résidant encore à cette époque en Grande-Bretagne ne parvient pas à entrer en contact avec lui. Helfer est promu Squadron Leader et muté à Singapour jusqu'à la fin des hostilités. Il quitte la Royal Air Force avec le grade de Wing Commander en 1973. Il termine sa vie active comme examinateur à la British Aviation Authority. Aujourd'hui âgé de 85 ans il a toujours bon pied, bon œil et vient de rentrer d'une croisière sur le Queen Elizabeth II. (communication téléphonique janvier 2005).

L'affaire de l'Hudson est classée "Flying Accident" (on ne parle donc plus d'un War Casualty, perte de guerre) et, comme tous les dossiers concernant ce genre de cas, détruit en 1955. C'est suite à une correspondance (22 janvier 1946) entre le père de Guy Corbisier et les familles britanniques, que les corps sont restés sur place au lieu d'être transférés vers un cimetière du Commonwealth. Afin de convaincre ses correspondants, Monsieur Corbisier leur décrit "un bel et paisible endroit au sommet d'une colline isolée et boisée". Tout ce qui reste de l'ultime mission des agents S.O.E. belges de la guerre 1939-1945 se trouve donc ici, à Maulsmühle. Vu l'état des corps après la chute, il ne faut pas se faire des illusions sur le contenu des cercueils. Ceux-ci se trouvent sans doute sous la pierre centrale. Le site est plutôt à considérer comme une tombe commune ... Ils n'ont cependant pas été oubliés.....

Il y avait un petit café à Bruxelles, ouvert en 1932 par un certain Desterbecq et situé près de la Grand'Place. Le "Coq de Jemappes" était fréquenté par des habitués. Pendant la guerre le patron faisait des "petits travaux" pour la résistance. Cacher des aviateurs abattus, faire entrer des colis dans la prison de Saint-Gilles, incendier des papiers dans la Maison du Peuple etc. Depuis la Libération les habitués ont quelque peu vieilli. Mais ils regardent toujours avec émotion les photos au mur du bistrot: Wendelen, Gardiner, Mabile, Corbisier et autres compagnons d'un bout de chemin dans la vie, souvent trop courte. Les patrons, Joseph et Philo, ont disparus depuis. Plus personne ne se souvient du "Coq de Jemappes". Mais beaucoup se souviennent encore des jeunes hommes des photos ...

Trois stèles rappellent le souvenir de l'équipage du Commonwealth au cimetière britannique de Hotton. Quelques semaines plus tard, ce qui devait être un empire pour mille ans s'écroula. L'Allemagne du mal était vaincue. La mission du 21 mars fut l'avant-dernière opération du S.O.E. sur le continent européen. L'honneur, redoutable, de l'exécuter échut à trois de nos compatriotes. Peu après le passage à niveau de Maulsmühle, petite bourgade située à 5 kilomètres à l'ouest de la route Diekirch-Saint-Vith, le chemin forestier grimpe en serpentant à travers les arbres. Le feuillage dense filtre la lumière du jour déclinant, il fait presque sombre. L'endroit prend un aspect plutôt sinistre. Les nuages gris volent bas dans le ciel luxembourgeois.

Au sommet de la colline se situe le lieu du drame, une croix de pierre flanquée de six tombes. Trois à gauche, les Belges, trois à droite, les Britanniques.

Surplombant les sépultures, repose pour toujours l'avion de la dernière mission. Ou, plutôt ce qu'il en reste. Un bout de fuselage calciné, deux moteurs déchiquetés, une aile. Depuis quelque temps un grillage protège le site.

Tout est calme maintenant dans la campagne anglaise. Les tracteurs agricoles font leur va-et-vient régulier entre les fermes, les prairies et les champs. Dans le périmètre de la base, des fermes aux noms glorieux : Waterloo Farm, Port Mahon Farm, Gibraltar Farm, sont retournées à leur destination première. La fin inexorable de R.A.F Station Tempsford est vraiment venue lorsque, le 12 avril 1961, le marteau du commissaire priseur tombe pour la dernière fois à la vente publique des bâtiments et terrains. Nonante-trois lots, comprenant septante-quatre constructions en briques, deux hangars, vingt-sept cabanes en matériaux divers et le câble téléphonique parcourant le périmètre de la base sont mis en vente. En février 1963, Monsieur Astell de Woodbury Hall achète le dernier lot restant, 648 acres de terre de culture. Les machines agricoles remplacent les avions sur les pistes herbeuses de Tempsford. Aucun monument, aucune stèle. Plus rien ne rappelle l'existence de la base des « Moon Squadrons ». Le propriétaire de Gibraltar Farm a, de sa propre initiative, apposé une plaque commémorative sur le mur de sa grange. Là où on distribuait les parachutes aux « Joes » ...

Le site étant propriété privée l'on peut le visiter après autorisation des propriétaires.

SOURCES :

Flight Most Secret, Gibb Mc Call
SOE, MRD Foot
"L'Avenir du Luxembourg"
Poland in the Second world War, Garlinsky
Archives Stad Antwerpen
Ville de Bouillon
Commune de La Louvière
Ministry of Defence, Londen
Union des Services de Renseignement et d'Action
Familles Escreet, Moore, Corbisier
Bedfordshire Times
County of Humberside
"Luxemburger Wort"
Père A Grein Sastromin scj +
Commonwealth War Graves Commission
The White Rabitt , B Marshall
Entretien téléphonique WCdr Helfer – janvier 2005



Pour plus de renseignements sur cette mission et l'histoire des hommes qui la constituèrent, la rédaction vous invite à consulter les documents et annexes de cet article sur le site <http://www.freebelgians.be>

La milice Française et le réduit alpin républicain

par Alexandre Sanguedolce



Fin avril 1945, le fascisme et le nazisme sont arrivés au crépuscule de leur existence. A Berlin, une poignée de rescapés de la 33. *Waffen-Grenadier Division der SS* Charlemagne lutte dans les ruines de la Chancellerie. Au même moment, plus au sud, à 1000 km de là, d'autres Français combattent en Italie, en uniforme français, dans une vallée au fond des Alpes: ils participent au dernier combat du fascisme dans le réduit alpin républicain de la Valtellina.

Ces troupes françaises sont tout ce qui reste de la Milice, elles constituent le 1^{er} Bataillon Français, placé sous les ordres du capitaine Georges Carus. Avec Joseph Darnand à leur tête, les Miliciens vont brûler leurs dernières cartouches lors des combats de Tirano, le 28 avril 1945.

LE PROJET DU REDUIT ALPIN DE LA VALTELLINA

L'idée de livrer un dernier combat des forces de la République Sociale Italienne contre les Alliés dans l'éventualité d'un effondrement de la ligne Gothique résulte d'un projet conçu par Vincenzo Costa, chef de la fédération milanaise du Parti Fasciste Républicain. Il s'agit de constituer le dernier carré autour de Mussolini pour mener un dernier baroud avant l'effondrement du fascisme. Mussolini refuse que Milan, capitale spirituelle du fascisme ne devienne le Stalingrad italien.

Alessandro Pavolini, secrétaire national du PRF, avec son sens de la rhétorique voit en ce projet «les Thermopyles du fascisme». Costa lui présente un mémorandum durant l'été 1944 approuvé par le hiérarque. Ce plan consiste à réactiver l'ancienne ligne Cadorna datant de la Première Guerre Mondiale, qui suit le cours de l'Adda. C'est un gain de temps non négligeable: des

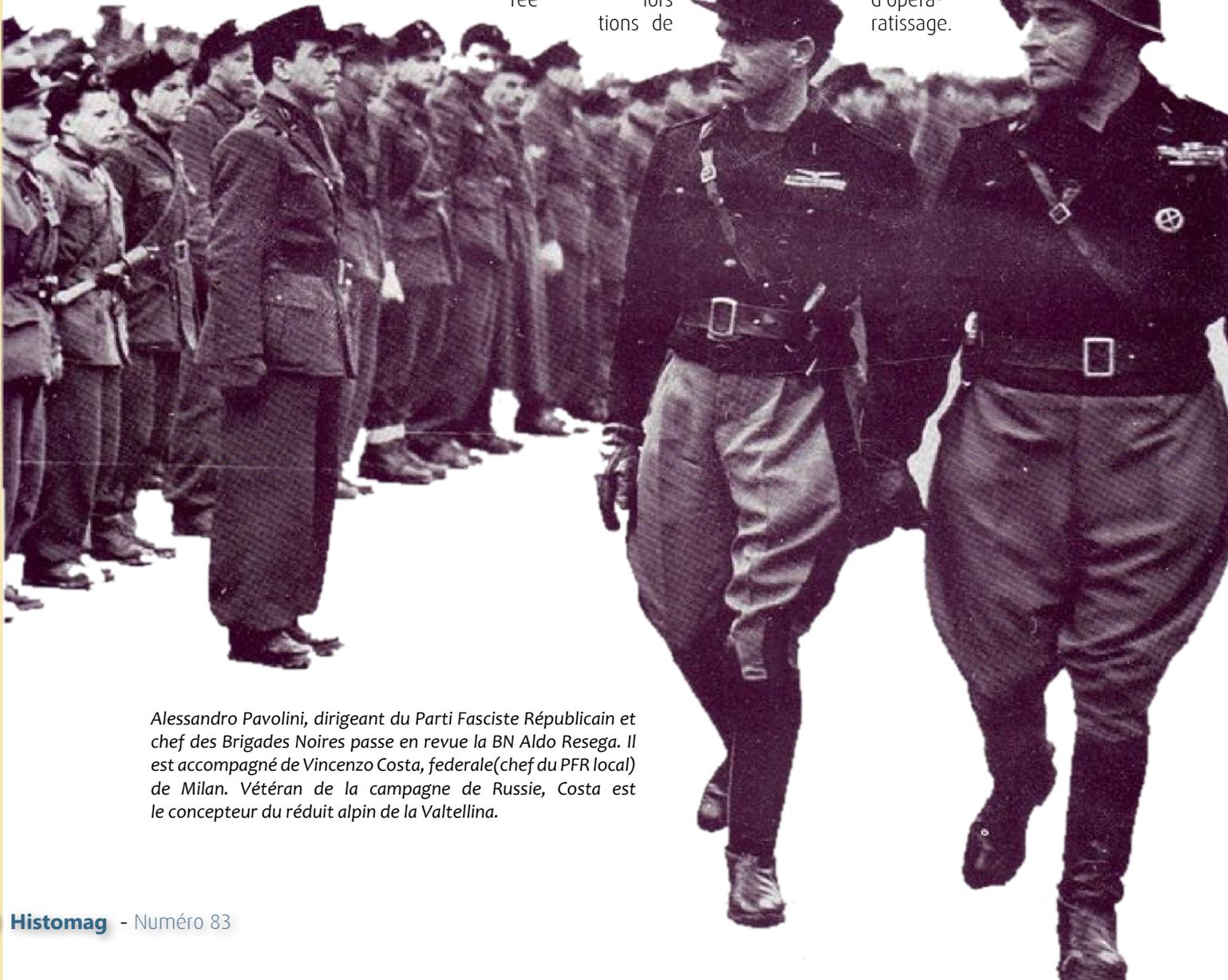
tranchées et des positions bétonnées doivent être remises en état, avec constitution de réseaux de barbelés, champs de mines et fossés anti-chars.

Le fort de Montecchio disposant de quatre canons de 149/35 sous coupole peut couvrir toute la zone occidentale où l'Adda se jette dans le lac de Côme. A l'est, aux débouchés du Passo del Tonale et du col de l'Aprica, le réduit alpin, profitant des défenses naturelles que constituent les Alpes Bergamasques, vient s'appuyer sur l'*Alpenstellung*, créant ainsi un front continu.

Au moment voulu, les forces fascistes, avec leurs familles, pourront rejoindre le réduit pour y mener un dernier combat. Des magasins de vivres et de munitions sont prévus pour pouvoir tenir le temps de négocier une reddition honorable ou de tenter un passage en Suisse.

Le plan est présenté à Mussolini, en présence de Pavolini et du maréchal Graziani le 16 décembre 1944, à Milan à l'occasion du long discours que le Duce présente au Teatro Lirico devant un parterre trié sur le volet. Dès le départ, Graziani commandant en chef des forces armées de la RSI s'oppose au projet, désapprouvé aussi par les Allemands. Mussolini par contre semble d'accord, ce réduit sera défendu par la GNR et par les Brigades Noires, troupes politisées utilisées pour le maintien de l'ordre et la lutte antiguérilla dont l'efficacité militaire est à peu près nulle, surtout pour les *Brigate Nere* (BB.NN). L'armée de la RSI, l'*Esercito Nazionale Repubblicano* (ENR), dirigée par le maréchal Graziani, est regroupée dans l'*Armata Liguria* et restera le long de la frontière occidentale, le gros des unités de la division Decima MAS de Junio Valerio Borghese prenant part aux combats contre les forces titistes dans la zone de Trieste et Gorizia.

Les partisans italiens suivent avec intérêt les travaux entrepris par l'organisation Todt, utilisant la main-d'œuvre italienne capturée lors d'opérations de ratissage.



Alessandro Pavolini, dirigeant du Parti Fasciste Républicain et chef des Brigades Noires passe en revue la BN Aldo Resega. Il est accompagné de Vincenzo Costa, federale(chef du PFR local) de Milan. Vétéran de la campagne de Russie, Costa est le concepteur du réduit alpin de la Valtellina.

Des rapports sont envoyés aux Alliés, ils sont lus néanmoins avec circonspection, certaines unités voulant se donner un rôle important ont tendance à exagérer et gonfler les comptes-rendus. Les travaux commenceront très tard en avril 1945 lors de l'effondrement de la ligne Gothique.

Le 4 avril 1945, lors de la dernière réunion du PRF, Pavolini promet d'envoyer 20.000 hommes. Graziani n'y croit pas, pour lui et pour Borghese ce projet est illusoire et inapplicable.

LES UNITES DE LA RSI DU REDUIT ALPIN REPUBLICAIN

Les premières Brigades Noires commencent à arriver en Valtellina, ce sont les BB.NN de Toscane comme la LXI^e BN *Raffaele Manganiello* de Florence. Après l'effondrement de la ligne Gustav (mai 1944), la libération de la Toscane et la stabilisation du front sur une ligne Massa Carrara-Pesaro (ligne Verte), elles refluent vers le nord de l'Italie. Ces unités passent par Bologne et Milan et sont envoyés à Sondrio, chef-lieu de la Valtellina. De là, elles sont déployées dans la vallée pour des opérations de lutte antiguérilla avec les brigades noires locales: la BN *Giovanni Gentile* de Tirano, la XV^e BN *Sergio Gatti* de Sondrio ou la BN *Giuseppe Garibaldi* de Morbegno. Sont présentes aussi diverses unités de la Garde Nationale Républicaine dont la *III Legione GNR di Frontiera* appelée *Confinaria* que nous retrouverons lors des derniers combats d'avril 1945 et une compagnie GNR *Guardia del Duce*.

A l'extrémité est du réduit, la Legione GNR *Tagliamento*, dont les vétérans ont connu la campagne de Russie (Histomag n°72) mène une lutte âpre contre les *Fiamme Verdi* (Flammes Vertes, unités de partisans d'obédience démocrates-chrétiennes) et qui dominent les

hauteurs du col du Mortirolo. Les unités de la zone opérationnelle de la Valtellina sont sous les ordres du général Onorio Onori.

LES PARTISANS DE LA VALTELLINA

L'annonce radiophonique de l'armistice le 8 septembre 1943 est accueillie avec une immense joie, de courte durée. Les Allemands activent le plan Achse, les unités italiennes sont désarmées et envoyées en Allemagne pour travailler pour le compte de l'industrie du Reich. L'Italie, à ce moment, n'est pas en guerre contre son ex-allié, les soldats ne bénéficient pas du statut de prisonniers de guerre et sont considérés comme IMI : *Internati Militari Italiani* : militaires italiens internés. Pour échapper aux rafles, les soldats du *Regio Esercito* se cachent ou rejoignent les premières unités de partisans.

En Valtellina, les militaires dont beaucoup appartiennent aux unités alpines, et donc connaissant bien la région, les jeunes qui veulent échapper au travail obligatoire ou à l'incorporation et les antifascistes se regroupent dans les montagnes pour former les premières unités de partisans. Ces premiers noyaux de résistants sont mal armés, inorganisés, incapables de soutenir une lutte armée contre l'occupant nazi et le gouvernement de la République Sociale Italienne. Pour assurer la coordination et l'organisation de ces bandes, un *Comitato di Liberazione Nazionale* ou CLN est créé le 9 septembre 1943. Il regroupe les partis politiques rattachés : le Parti Communiste Italien, le Parti Socialiste, le Parti d'Action, le Parti Libéral, la Démocratie-Chrétienne. Dans l'Italie occupée, c'est le CLNAI (*Comitato di Liberazione Nazionale Alto Italia*) qui coordonne dans la clandestinité les actions de la résistance au travers de ses CLN locaux. La branche armée du CLN est le *Corpo Volontari della Libertà* (Corps des Volontaires de la Liberté ou CVL), créé le 9 juin 1944, regroupant toutes les bandes partisans sous un commandement unique. A sa tête le général Cadorna, fils de Luigi Cadorna, chef d'état-major de l'armée italienne durant la Première Guerre Mondiale. Cadorna a commandé la division blindée *Ariete II*, puis a livré les combats lors de la défense de Rome du 9 septembre 1943.

Des armes, le colonel des *Carabinieri Reali* Edoardo Alessi va en fournir provenant de sa caserne. Alessi est un héros des *carabinieri-paracadutisti* et a combattu en Afrique du Nord à Eluet et Asel. Il refuse de prêter serment à la RSI en déclarant : «Un parachutiste ne prête serment qu'une fois...». Pour échapper à la déportation en Allemagne, il se réfugie en Suisse.

Dioniso Gambaruto «Nicola», un ancien officier artilleur est envoyé de Milan par le Parti Communiste pour encadrer et unifier les bandes de partisans dans la basse vallée de la Valtellina. Fort de son expérience de GAP (1), il réussit à mettre sur pied deux brigades garibaldiennes avec commissaire politique.

Le capitaine Giuseppe Motta dit «Camillo» est envoyé dans les montagnes de la haute-vallée de la Valtellina pour prendre en main toutes les groupes de résistants et les encadrer dans une unité à commandement unique : la 1^{re} *divisione alpina* Giustizia e Libertà (GL) car une majorité de ses membres appartiennent au Parti d'Action de Ferruccio Parri. Grâce aux parachutages d'armes et d'explosifs fournis par les Alliés, de juin à novembre 1944 des actions de sabotage sont menées sur les axes routiers et ferroviaires, gênant l'envoi de renforts sur la ligne Gothique.

1 - GAP : Groupe d'Action Patriotique, groupe de résistance urbaine, constitué de quelques résistants dirigé par les communistes.

Illustration : Le colonel des carabinieri-paracadutisti Edoardo Alessi. Vétéran de la campagne d'Afrique du Nord, il refuse de prêter serment à la RSI et se réfugie en Suisse. Il reviendra de son exil pour réorganiser la 1^{re} divisione alpina Valtellina



Le 11 juin 1944, Gambaruto et ses partisans de la 40^e *brigata* Matteotti s'emparent de la ville de Buglio, le podestat (2) fasciste est destitué, un maire est nommé. Un drapeau rouge est planté au fronton de la mairie. Cet affront ne peut être toléré par le préfet fasciste de la région et cinq jours plus tard, la ville est reprise par les forces germano-italiennes, aidés par les Cosaques. Les partisans pris les armes à la main sont fusillés *de facto*. Ce type d'opération issu d'une initiative personnelle est mal vu par le CLN et est jugé contre-productif.

Durant l'hiver 1944/45, dans sa proclamation radiophonique du 13 novembre 1944, le maréchal Alexander demande aux unités de partisans de faire une pause. Les troupes anglo-américaines sont bloquées devant la ligne Gothique et l'hiver ralentit les opérations.

Cette pause permet aux troupes allemandes d'être retirées des premières lignes et utilisées à des actions anti-guérillas auxquelles se joignent les forces républicaines (appelées *repubblichini*) de maintien de l'ordre (GNR et Brigades Noires). Elles mènent une série de ratisages, appelées « excursions antipartisanas » avec l'aide d'auxiliaires mongols ou cosaques. Pour y échapper, entre 5 et 600 partisans rejoignent la Confédération Helvétique.

En février 1945, le colonel des *carabinieri* Alessi revient de son exil suisse. Il réorganise la 1^{re} *divisione alpina* Valtellina en une structure militaire, fait retirer l'appellation Giustizia e Liberta pour bien montrer que l'unité est apolitique. Elle regroupe à ce moment-là 400 partisans répartis en trois brigades.

LA MILICE ARRIVE EN ITALIE.

Août 1944, 6.000 Miliciens avec leurs familles refluent de toutes les régions (3) de France, les convois doivent se frayer un passage dans les routes placées sous le feu des maquisards. Les colonnes convergent sur Belfort puis le camp du Struthof. Pour la première, toutes les cohortes de la zone Nord et de la zone Sud sont réunies.

2 - Podestat: maire d'une ville nommé par le gouvernement fasciste.

3 - L'organisation de la Milice était calquée sur le S.O.L: région, département, ville.

Ce séjour des Miliciens dans le camp de concentration a un effet négatif pour leur moral, qui depuis le départ est au plus bas. Là, Darnand procède à une réorganisation et destitue certains chefs.



Une unité de la Milice en 1944

Le 21 septembre 1944, la Milice quitte le camp du Struthof, embarque dans un train à Schirmeck pour Ulm. Placés sous le commandement de Jean Bassompierre, une sélection est effectuée : les plus âgés, les blessés, les invalides sont envoyés à Sigmaringen, au château des Hohenzollern où vivote le who's who de la Collaboration dans une Commission gouvernementale pour la Défense des Intérêts Français en Allemagne. Le maréchal Pétain se considérant prisonnier, Fernand de Brinon, le protégé d'Otto Abetz est la tête de cette commission où les complots de palais animent les discussions dans les couloirs du château. Le 23 septembre, la Milice défile dans les rues d'Ulm. Ils s'entraînent au combat sans savoir contre qui et où ils seront envoyés. Le 23 octobre, Joseph Darnand réunit les Miliciens dans un cinéma d'Ulm, il leur apprend le sort que le *Reichsführer SS* Himmler leur a réservé: l'engagement dans la 33. *Waffen-Grenadier Division der SS* Charlemagne pour les plus aptes. Le reste: un tiers restera à la Milice et ira combattre en Italie du Nord et l'autre tiers travaillera dans les usines du Reich pour le compte du *Deutsch Arbeits Front*.

Le 4 novembre, 2.500 Miliciens jugés en fonction des critères sélectifs très sévères de la SS, aptes pour servir à la Charlemagne (en cours de constitution) quittent Ulm pour le camp de Wildflecken.

Ceux qui n'ont pas voulu revêtir l'uniforme allemand et prêter serment à Hitler, les inaptes sont regroupés au camp d'Heuberg, appelé le camp des clochards. 800 Miliciens sont placés sous le commandement du chef Pincemin, qui se désintéresse de leur sort. Le capitaine Georges Carus, un ancien marin et qui est son adjoint, se charge de la réorganisation de ce qu'il reste de la Milice. Il manque de tout, l'équipement est hétéroclite, il faudra attendre que soient rapatriés les uniformes des Miliciens passés à la Waffen-SS pour équiper les hommes.

Trois compagnies sont mises sur pied, à leur tête des officiers jugés les plus sûrs :

-État-major : lieutenants Coutret, Viala et Fouques ;

-1^{re} compagnie : lieutenant Fontaine, adjoint sous-lieutenant Vibert ;

-2^e compagnie : lieutenant de Pous

-3^e compagnie : capitaine Mors ;

-compagnie lourde : capitaine Rollet ;

-compagnie hors-rang : lieutenant Brun ;

-Service santé : aspirant Hoareau

Darnand donne le commandement du bataillon au capitaine Carus.

Le 10 mars 1945, le bataillon de Miliciens quitte Heuberg en train. Les 500 francs-gardes arrivent le lendemain à Bolzano, dans le Haut-Adige. Ils repartent en camions le 13 mars pour Milan et s'installent dans sa banlieue à Sesto San Giovanni, à la caserne de la Bicocca. L'unité est baptisée le 1^{er} Bataillon français et placé sous l'autorité du général Tensfeld, commandant militaire de la place. Il informe Darnand que le bataillon devra partir pour la Valtellina, à Tirano.

Le 9 avril, les Miliciens quittent Sesto pour Tirano où ils arrivent le lendemain matin à 6H00. Le bataillon prend ses quartiers à la caserne Torelli ayant appartenu aux *Alpini*. La 1^{re} compagnie est logée à l'école élémentaire.

Le 16 avril, Darnand est de retour de Milan, accompagné de Coutret. Le commandant italien de la zone d'opérations de la Valtellina, le général Onori a demandé que le bataillon soit envoyé en cantonnement à Grosio et Grosetto pour assurer le maintien de l'ordre, l'activité partisane a repris dans la vallée.

Le départ de Tirano s'effectue dans la nuit du 17 au 18 avril. La compagnie hors-rang et la moitié de la compagnie lourde restent sur place. Les trois compagnies avec trois Berliet transportant les munitions se dirigent vers Grosetto.

Chef de Cohorte	
Chef de Cohorte adjoint	
Chef de centaine	
Chef de centaine adjoint	
Chef de trentaine	
Chef de trentaine adjoint	
Chef de dizaine	
Chef de main	
Franc-garde	
Grades de la Milice	

LES COMBATS DE GROSIO : 18 AVRIL 1945

A partir du 9 avril 1945, les diverses garnisons de la GNR et des Brigades Noires de Mazzo entreprennent selon l'expression de Pavolini, le *nettoyage* de la Valtellina. Environ 700 hommes sont engagés pour opérer des opérations de ratisage afin de déloger les partisans de la vallée. Des affrontements sporadiques opposent partisans et brigades noires.

C'est dans ce contexte qu'arrive le 1^{er} Bataillon Français.

Le 18 avril au matin, la colonne de Miliciens, arme à la bretelle, arrive à Grosetto à pied, suivie par les trois Berliet, en tête, Darnand, Carus et Coutret. Des hauteurs, les hommes de la brigade autonome « Gufi » et de la brigade «Mortirolo» de la 1^{re} division alpine «Valtellina», observent les déplacements de ces hommes aux uniformes inconnus. Ils ont entendu parler de leur venue mais ne s'attendent à les affronter.

La milice française

A la sortie du village, à la hauteur de la centrale électrique AEM (Azienda Elettrica Municipale di Milano), deux partisans aperçoivent la lueur d'une allumette (peut-être Darnand allumant sa pipe?), ils ouvrent le feu. La 1^{re} compagnie fonce sur Grosio, les deux autres restent à couvert et Carus se décide à faire ouvrir le feu. Il retourne à Grosetto où il a laissé la section de mortiers et revient. Pendant ce temps, le partisan «Guglielmo» commandant en second le bataillon «Mortiolo» décide de détruire au bazooka les deux Berliet qui transportent les munitions. L'action réussit mais Guglielmo Pini est tué, c'est le premier mort dans les rangs des partisans. Les combats continuent jusqu'en début d'après-midi, les munitions commencent à manquer du côté des résistants. Un groupe de Miliciens tente de pénétrer dans la centrale électrique. Les partisans veillent jalousement sur ces installations, la fin de la guerre est proche et il faut penser au lendemain, quand la vie de la vallée reprendra son cours normal. Le chef de la brigade «13», Emilio Valmadre dit le Moro se charge d'aller les déloger, avec quelques partisans, il se faufile le long de la conduite. Les Miliciens sont capturés, on s'affaire à préparer le téléphérique pour descendre les captifs dans la vallée lorsqu'un prisonnier s'empare d'une arme, ouvre le feu, tuant le «Moro». Les partisans réagissent aussitôt et les six Miliciens sont tous fauchés.

En fin d'après-midi, la bataille cesse, les Miliciens ont perdu treize des leurs, neuf sont enterrés à Grosio et quatre transportés et ensevelis à Tirano : (Ansel Roger, Ballossier Robert, Barberis Charles, Bellatta Claude, Calmel Louis, Clerino Antoine, Laval Joseph, Levret René, Magand Jean, Page René, Philippe Roger, Rieussart René, Voisinnet Roger) et comptent une trentaine de blessés dont Jean Filliol, blessé au pied. Filliol est une vieille connaissance pour les «*giellistes*» (4), membre de la Cagoule, il avait participé à l'assassinat des frères Rosselli à Bagnoles-de-l'Orne, le 9 juin 1937. Les blessés sont soignés dans le château de Grosio où Darnand a établi son QG. La 2^e compagnie du lieutenant de Pous est laissée à Grosio et Grosetto, les deux autres retournent à Tirano dans la nuit du 20 au 21 avril.

Le colonel Giuseppe Motta «Camillo», vice-commandant de la division Valtellina, envoie un ultimatum à Carius «...Nous vous donnons ce dernier conseil : partez ! La Suisse, c'est la seule solution qui vous reste.»

Carus tente de faire passer en Suisse la 1^{re} compagnie du lieutenant Fontaine. Ils sont refoulés à la frontière, le lendemain Carus tente de négocier le passage de la Milice, c'est un refus catégorique des autorités helvétiques. Il ne reste plus qu'à attendre l'arrivée des troupes anglo-américaines et négocier une reddition honorable.

Joseph Darnand part pour Milan avec Coutret, il rencontre Alessandro Pavolini et lui raconte les combats de Grosio. L'intransigeant hiérarque déclare : «S'ils résistent, brûlez les villages».

Dans la vallée, à Grosio, la compagnie de de Pous retourne à Tirano.

Le 24 avril, le village voisin de Sernio est brûlé en représailles de la mort de cinq *brigadisti*. La haute-vallée n'a pas été *nettoyée* selon la volonté de Pavolini, c'est à Tirano que se joue le dernier acte.



Tombe des Miliciens tués lors des combats de Grosio. Les corps seront rapatriés plus tard par les familles.



Les deux Berliet prennent feu sur la route de Grosetto à Grosio. C'est le chef partisan Guglielmo Pini qui les a atteint avec un bazooka livré par les Américains

4 - Gielliste, résistant, membre des brigades Giustizia e Liberta (GL) du Parti d'Action. GL avait été créé par les frères Rosselli, assassinés à Bagnoles-de-l'Orne par un commando de la Cagoule dont faisait parti Filliol.

LA BATAILLE DE TIRANO 27-28 AVRIL 1945

Le 24 avril, le CLNAI déclenche l'insurrection générale. Les partisans descendent des vallées et convergent vers Tirano.

Une centaine d'artilleurs italiens des 2^e et 3^e batteries du *Waffen-Artillerie-Regiment* der SS de la *29. Waffen-Grenadier-Division* der SS Italien, viennent loger avec les Miliciens dans la caserne Torelli. Outre les SS italiens et le 1^{er} Bataillon Français, la garnison de Tirano est composée des Brigades Noires *Giuseppe Garibaldi* et *Giovanni Gentile*, en tout un millier d'hommes.

Tirano est assiégée le 27 avril au soir par la division alpine Valtellina. Elle a perdu son chef, le colonel Alessi, sa mort reste toutefois assez obscure, on ne connaît pas les circonstances exactes. C'est Giuseppe Motta «Camillo» qui la commande par intérim. D'autres formations mineures prennent part à la bataille: les brigades «Gufi» et «Mortirolo». Tirano est encerclée aux premières lueurs du matin. Les «Gufi» occupent l'hôtel Stelvio de l'autre côté de la rive de l'Adda. Des fenêtres, ils tirent sur la caserne Torelli d'où ripostent les Français.

Joseph Darnand a laissé le récit des combats :

«le 25 avril (c'est une erreur, il s'agit du 28 avril, ndA) à 5 heures du matin, attaque généralisée, après un bombardement par mortiers qui touchent au but à chaque coups. La défense s'organise : les fenêtres sont tenues par les fusils mitrailleurs, les mitrailleuses et les fusils. Des créneaux sont montés en utilisant des sacs de terre, des matelas, des bancs. Tirs d'interdiction de notre part mais, à partir de dix heures, les feux des partisans, à armes automatiques nous atteignent de très près. Toute la population tire des immeubles voisins (il s'agit de l'hôtel Stelvio, ndA). Presque de suite, Fouques et le capitaine Rollet, commandant la compagnie lourde (ancien LVF et Croix de Fer), sont tués ainsi que plusieurs chefs de section et francs-gardes. Carus, Fontaine, de Pous sont parfaits mais un peu ignorant du combat d'infanterie. Je fais descendre tout le personnel inutile à la cave car les mortiers démolissent les toits et causent des pertes. Dans la cave, Hoareau organise son



La centrale électrique de Grosio. Enjeu vital pour les partisans, ils veulent en empêcher la destruction par les Allemands qui pratiquent la tactique de la terre brûlée. La fin de la guerre approche, on pense à la reconstruction du pays.

poste de secours. Suzanne (Charasse, la secrétaire de Darnand ndA) le seconde et reçoit le dernier soupir de nombreux camarades.

La situation s'aggrave d'heure en heure. Je me demande comment tout cela va se terminer. Les officiers sont décidés à se défendre et à mourir. Je circule partout et réconforte les hésitants. Distribution de tabac, chants et musique.

Vers midi, je fais monter deux pièces de 45 antichars dans les étages. C'est un groupe de SS italiens qui sert les pièces. Tir à vue sur les immeubles voisins. Nous nous dégageons tant soit peu et respirons de midi à deux heures. Ensuite, reprise, mortiers et infiltrations ennemies jusqu'au mur d'enceinte. Défense avec toutes nos armes et canons».

La 1^{re} compagnie du lieutenant Fontaine, cantonnée à l'école élémentaire, subit aussi l'assaut des partisans. Les pertes sont lourdes des deux côtés, 6 Miliciens ont été tués, d'autres mourront plus tard de leurs blessures. Un blindé de la GNR tire sur les partisans, il est détruit au bazooka. Vers 16 heures, un Milicien capturé est envoyé par le chef de la brigade «Gufi» avec le message suivant : « Français, à trois reprises nous vous avons demandé de vous rendre, vos alliés allemands et fascistes l'ont fait, Milan et toute l'Italie sont entre nos mains, la vallée toute entière s'est rendue, nous vous garantissons la vie sauve et votre passage en Suisse ».

Après concertation, Darnand, Carus et Coutret sortent et suivent le messager. Coutret dont la mère est italienne sert de traducteur. Dans une habitation, ils négocient avec le colonel Motta « Camillo », chef de la division Valtellina, « Vic » Gianinni, officier américain chef de la mission alliée «Spokane» avec deux autres officiers et deux chefs partisans, des conditions de reddition. Darnand obtient l'honneur des armes. Carus, ganté de blanc est pris pour un aristocrate. Les hostilités cessent à 18h00. A la tour Torelli, les Brigades Noires déposent les armes à leur tour, elles ont appris la mort de Mussolini et des hiérarques fascistes par Radio-Milan.

Le lendemain, le 29 avril, ce qu'il reste de la Milice défile devant un piquet d'honneur de la brigade «Gufi», Darnand fait un discours. Ensuite, les armes sont livrées aux Italiens, les officiers pouvant conserver les leurs.

Les Français restent cantonnés dans Tirano jusqu'à mi-mai où ils sont pris en charge par les Américains et emprisonnés dans le camp de prisonniers de guerre de Coltano près de Pise.

LA TENTATIVE DESEPEREE DE LA COLONNE VANNA

Le *maggiore* Vanna à la tête du II^e *battaglione* de la III^e *Legione GNR di Frontiera* quitte Tirano le 27 avril pour se diriger vers le lac de Côme où il entend faire la jonction de la colonne de Mussolini et de ses hiérarques.

Au niveau du Santuario della Madonna, les véhicules sont pris à parti par les partisans qui tirent des hauteurs. La mort dans l'âme, Vanna retourne à Tirano. Durant la nuit du 27 au 28 avril, il décide, avec 200 volontaires de reprendre la route vers le lac de Côme. Il pense que le Duce est arrivé, ou du moins ne va pas tarder à rejoindre Sondrio. Il ne sait pas que Sondrio est aux mains des partisans. A Ponte Valtellina, une voiture vient vers les fascistes, à l'intérieur, le chef partisan Mario Abbiezi dit Maio. Il a avec lui le général Onori, chef des forces de la Valtellina. Il demande à Vanna de déposer les armes, le fascisme est arrivé à sa fin : Mussolini, sa maîtresse Clara Petacci et ses hiérarques ont été capturés et exécutés.

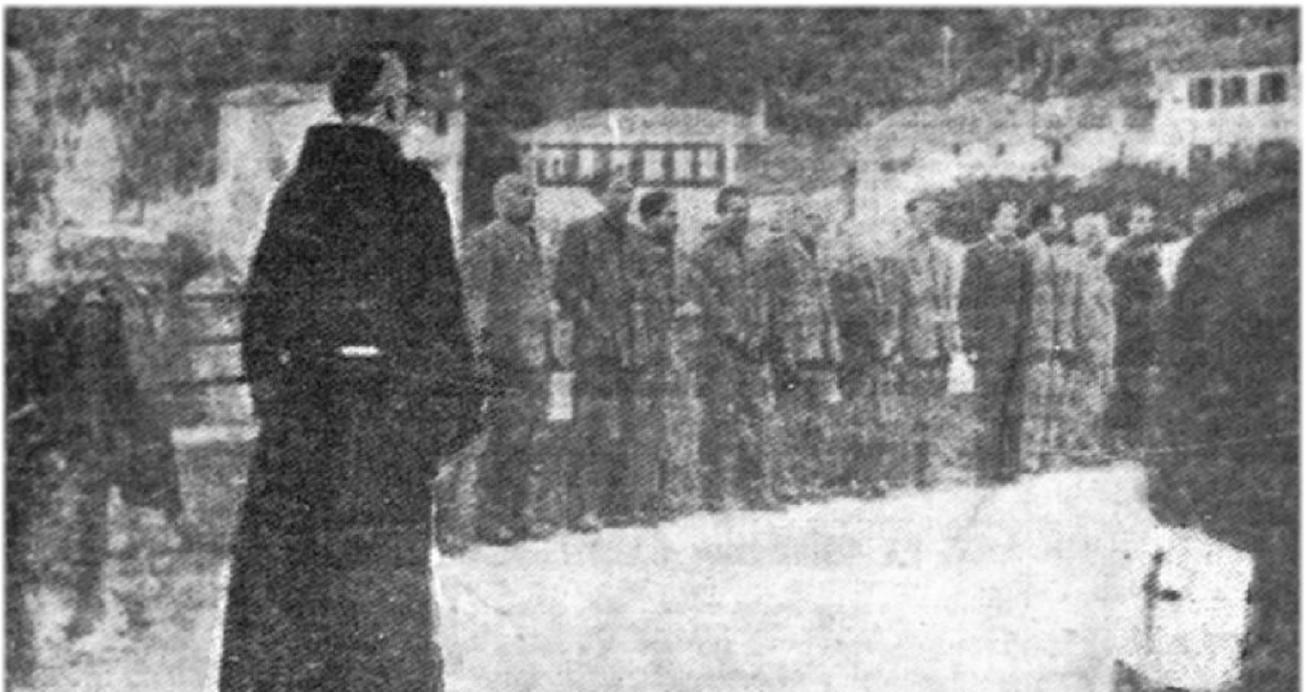
Quelques jours plus tard, Onori, Vanna et des centaines de *brigadisti* seront sortis de leur geôle et exécutés sommairement.

EPILOGUE

A Tirano, les Miliciens bénéficient d'un régime assez souple. La population locale est plutôt curieuse, elle témoignera du bon comportement des Français lors du procès de Darnand. Celui-ci en profite pour s'évader et se rend chez le révérend Bonfiglio des Serviteurs de Marie à Madonna di Tirano. Il vit clandestinement à Edolo, habillé en moine. Il est repéré et arrêté par la sécurité anglaise. Livré aux autorités françaises, il remet le «trésor» (5) de la Milice qu'il avait caché chez le révérend Bonfiglio. Darnand comparait devant la Haute Cour de Justice le 3 octobre 1945, condamné à mort, il est exécuté le 10 octobre suivant au fort de Châtillon. Georges Carus est transféré au camp de Coltano avec les autres Miliciens puis à Naples où il embarque pour la France. Après quelques mois de détention, il est condamné à deux ans de prison avec sursis.

5 - Ce trésor est ce qu'il reste des 300 millions pris à la Banque de France de Belfort le 6 septembre 1944.

Les hiérarques fascistes avant leur exécution à Dongo, au bord du lac de Côme. Alessandro Pavolini est parmi eux, blessé. Il a tiré sur les partisans, touché il plonge dans le lac, il sera repêché quelques heures plus tard pour être fusillé par Walter Audisio dit Valerio, le 28 avril 1945, vers 17h48. Auparavant, Mussolini et Clara Petacci ont été exécutés à Giulino di Mezzagra vers 16h00 mais leur mort suscite un débat sur les réels responsables ainsi que sur l'heure présumée de l'exécution.



Uniformologie des forces italiennes de la Valtellina.

Les Brigades Noires

Ces unités paramilitaires ont été créées le 30 juin 1944 sous l'impulsion d'Alessandro Pavolini, chef du Parti Fasciste Républicain (PRF), ratifié par le décret législatif n° 446.

Son appellation exacte est *Corpo Ausiliario delle Squadre d'Azione delle Camicie Nere*. Tous ses membres font partie du PRF.

Chaque Brigade Noire (BN) prend le nom d'un fasciste tué par les partisans. Ainsi la BN Giovanni Gentile porte le nom du philosophe et ministre de l'éducation nationale exécuté par un commando de GAP le 15 avril 1944 à Florence.

Il y aura 41 brigades noires.

Le pantalon couleur sable est celui de l'ancien Regio Esercito. Il est resserré au niveau des chevilles.

La chemise noire est l'attribut distinctif des BBNN (au pluriel, les initiales sont doublées), avec au-dessus de la poche droite une plaque indiquant le nom de la BN. Les pattes de collet sont ornées de faisceaux républicains de couleur rouge.

Une tête de mort orne la casquette de type allemand, elle est de différent modèle, avec ou sans poignard.

Les grades se repèrent à l'aide du cordon porté comme une fourragère à l'épaule droite.

Les couleurs permettent l'identification du grade :

- rouge : *commandante di squadra*
- doré : *commandante*

-doré et argenté : *commandante di battaglione*

-argenté : *commandante di compagnia*

argent et rouge : *commandante di plotone*

6.000 *brigadisti* trouveront la mort dont 3.500 après la reddition des forces armées de la RSI, le 28 avril 1945.



Milicien des brigades noires



Brigades Noires à Venise (DR)

La milice française

LA GNR

La GNR (Guardia Nazionale Repubblicana) est créée le 8 décembre 1943 avec pour fonction d'assurer la sécurité publique. Le commandement est assumé par Renato Ricci, ancien président de l'Opera Nazionale Balilla (ONB), les jeunes fascistes.

C'est une unité hétéroclite, regroupant l'ex milice (MVSN) dissoute par Badoglio, les *Carabinieri* et la P.A.I (Police d'Afrique Italienne). L'amalgame est difficile entre ces différentes unités. Les *Carabinieri* sont jugés douteux par les fascistes car ils sont restés fidèles au roi. Beaucoup d'entre eux, comme le colonel Alessi, iront combattre dans des brigades partisans monarchistes appelées « badogliani ».

Les membres de la GNR sont reconnaissables à l'insigne de patte de collet : il représente un M de Mussolini stylisé de manière runique. Pour les anciens miliciens de bataillons M de la MVSN, ils continuent de porter un faisceau de licteur entrelacé dans le M mussolinien.

Il existe plusieurs spécialités dans la GNR, notons la GNR *di Frontiera*, appelée *confinaria* chargée de surveiller les frontières. Nous la retrouvons à Tirano. Un bataillon de parachutistes a également été formé, le *batalione paracadustisti* GNR « Mazzarini ».



Couvre-chef de la GNR



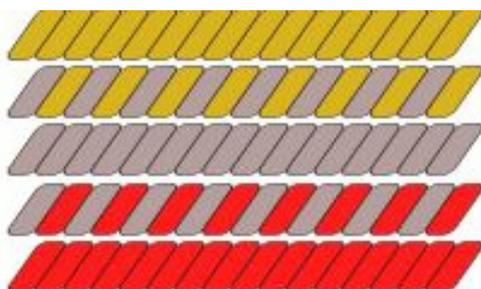
La GNR



Plaquette de poitrine de la BN Giovanni Gentile



GNR Para



Comandante di Brigata

Comandante di Battaglione o Vice-Comandante di Brigata

Comandante di Compagnia

Comandante di Plotone

Comandante di Squadra

Grades BBNN

La milice française



Grosio, 22 avril 1945. Le sottotenente de la GNR Alberto Ravot traverse en courant une rue de Grosio sous le feu des partisans. L'arrivée de la Milice sera un précieux renfort.

le blindé de la BN Mangianello est une AS43 http://www.zimmerit.com/zimmeritpedia/italiana_mezzi_mil/Autob_AS43.html qui a participé aux combats de Tirano.



Une colonne de la Brigade Noire Mangianello se dirige vers Tirano le 20 avril 1945.

Photos de Giorgio Pisano (Io fascista)

Les Kampfschwimmer Commandos de la kriegsmarine

par Nicolas Moreau



Tout commence le 22 septembre 1943, lorsque deux sous-marins de poche font surface dans l'Alta-Fjord, près du cuirassé Tirpitz. Ces deux sous-marins font partie de l'opération Source, opération britannique visant à attaquer les troupes allemandes stationnées en Norvège. Lorsque les équipages de ces deux sous-marins se rendent, les allemands pensent avoir déjoué cette opération, mais quelques minutes plus tard, les charges posées sur les flancs du Tirpitz explosent et endommagent sérieusement le navire.

C'est une gifle énorme pour le haut commandement de la Kriegsmarine, qui, quelques années plus tôt avait rit des propositions de Alfred von Wurzian d'utiliser des nageurs de combat en effectif réduit pour pénétrer dans les ports ennemis et causer un maximum de dégâts.

Les propositions de von Wurzian ne furent prises au sérieux que par un seul homme, l'amiral Canaris, qui dirigeait l'Abwehr, qui avait fait débiter des programmes d'entraînement aux actions subaquatiques à certains membres de la division Brandebourg en 1942, sous les ordres de l'amiral Heye, les unités K étaient nées.

L'amiral Heye

Les Kampfschwimmer

Leur entraînement se déroule en Italie, et se fait sous les directives de von Wurzian lui-même, aidé de certains nageurs de la célèbre division Decima mas. Ces unités sont formées d'effectifs très hétéroclites, venant tout aussi bien de la Kriegsmarine, que de la Luftwaffe ou encore de la Waffen SS. Tous d'excellents nageurs, les « stagiaires » sont coupés du monde pour recevoir leur formation dont le but sera la destruction d'objectifs précis tels que les batteries d'artillerie côtière, ou encore des stations radar.

Cet entraînement comprenait bien sûr plusieurs heures de natation, mais aussi de mise en situation d'attaque dans des bassins spéciaux dans lesquels étaient disposées des coques de bateaux. Les futurs commandos reçoivent aussi une intense formation au corps à corps. Après quatre semaines de cet harassant entraînement, les nageurs sont transférés sur une île près de Venise où ils commencent les exercices en mer.

Herbert Klein, un vétéran des unités K se souvient des marches à suivre pour poser leurs charges explosives :

"Il y avait deux façon de procéder, continue Klein. Lesté de plomb, on avançait sur le fond de la mer jusqu'à l'objectif, ou bien on se laissait dériver avec un filet sur la tête pour ressembler à un paquet d'algues. On traînait la charge derrière soi au bout d'une élingue. On plongeait après avoir atteint la coque et on se mettait sous la quille de roulis pour que les bulles d'air du sac respiratoire ne remontent pas à la surface et trahissent notre présence. Les poissons explosifs – des tubes chargés de 7,5 kilogrammes d'explosif et munis d'un allumeur – étaient alors mis en place. Ensuite, on se débarrassait de son équipement de plongée, on vidait à nouveau l'air de ses poumons sous la quille de roulis, on remontait lentement vers la surface en s'aidant le long de la coque, et on s'éloignait en se laissant porter par le courant ou en donnant des petits coups de palmes. La détonation de la charge était programmée pour avoir lieu alors que le bateau se trouvait en haute mer, ce qui pouvait laisser penser qu'il avait été victime d'une mine ou d'une torpille".

1943 Herbert Klein



Les Kampfschwimmer

Après six mois de cet entraînement, les nageurs sont enfin opérationnels, et répartis en quatre groupes :

-le groupe Nord basé sur l'île de Sylt, qui comprenait des nageurs, pilotes de torpilles humaines et pilotes de sous-marins de poche.

-Le groupe Ouest basé sur le Rhin composés de nageurs spécialisés dans la reconquête de ponts.

-Le groupe Est basé dans la zone Ahlbeck/Usedom, composé de nageurs spécialisés dans les coups de main ;

-Le groupe Sud basé entre Venise et Portofino, ou les pilotes de sous-marins de poche et de torpilles étaient formés.

Mais, le débarquement du 6 juin 1944 vient bouleverser les objectifs des unités K, qui devaient être utilisées pour aller saboter des objectifs dans les ports britanniques

Les kampfschwimmers, si peu célèbre ont pourtant été les auteurs d'opérations très audacieuses et réussies comme celle des ponts de Nimègue aux Pays-Bas : après plusieurs bombardements ratés pour détruire ces ponts, Berlin fait finalement appel aux hommes K, qui, dans la nuit du 28 au 29 septembre 1944 réussissent à les détruire, après de terribles efforts. Les commandos sont ensuite déployés dans de multiples théâtres d'opération, en Adriatique où ils détruisent une station-radar britannique, ou encore sur le front de l'Est où ils sont surnommés les « bandits noirs du fleuve » par les Soviétiques



Kampfschwimmer avec son équipement Italien



Un pilote de torpille



Les hommes se préparent

Les Kampfschwimmer

En avril 1945, une dernière mission leur est confiée. Hitler ayant perdu toute confiance en les SS, décida d'employer les hommes K pour sa défense personnelle lors de la bataille de Berlin. La tentative de concrétiser cette exigence se déroula les 27 et 28 avril 1945 et 30 hommes K devaient être parachutés sur Berlin, mais cette opération fut annulée à cause de la DCA soviétique.

Nageurs, parachutistes, combattants hors-pair et audacieux, Les Commandos de la Kriegsmarine sont aujourd'hui très méconnus, car déployés aux derniers mois de la guerre. Leurs opérations ne changèrent pas le sens de la guerre mais elles restent néanmoins des opérations audacieuses, et souvent couronnées de succès pour des hommes en effectif très réduit.



1942 cutting through antisubmarine net



Insigne des unités spéciales de la Kriegsmarine du premier échelon

Pénicilline et Seconde Guerre Mondiale

par Xavier Riaud

Docteur en chirurgie dentaire, Docteur en épistémologie, histoire des sciences et des techniques, Lauréat et membre associé national de l'Académie nationale de chirurgie dentaire, Membre libre de l'Académie nationale de chirurgie.

Alexander Fleming



D'une moisissure à la découverte du penicillium...

Dans la Chine ancienne, les panaris sont traités avec des peaux de fruits moisis. Au Moyen Orient, les Arabes soignent leurs chevaux avec des moisissures. En Grèce, les blessures sont guéries avec des moisissures de pain. En 1640, dans son *Book on pharmacology*, John Parkington, apothicaire anglais, formule l'idée de traitement par les moisissures. Toujours en Angleterre, en 1870, Sir John Scott Burdon-Sanderson, qui officie au St. Mary's Hospital, signale que ses bouillons de culture recouverts de moisissure sont dénués de bactéries. En 1871, Joseph Lister, un des pères de l'asepsie moderne, constate que des urines avec de la moisissure ne facilitent pas le développement des bactéries. De plus, en appliquant du penicillium sur une infirmière blessée, il parvient à la guérir. Enfin, il réussit de même à expliciter l'action antibactérienne sur les tissus humains d'une substance qu'il dénomme penicillium glaucum. En 1874, William Roberts affirme que ses cultures de penicillium glaucum ne présentent pas de bactéries. Devant la Royal Society, en 1875, John Tyndall démontre son action antibactérienne. En 1877, en France, Louis Pasteur et Louis François Joubert sont convaincus que leurs cultures du bacille du charbon sont inhibées lorsqu'elles sont contaminées par des moisissures. En 1895, Ernest Duchesne, de l'École du service de santé militaire de Lyon, découvre les propriétés du penicillium glaucum sur des porcs atteints de typhoïde qu'il soigne avec succès. Il publie ses résultats dans sa thèse en 1897.

Malgré tout, il est ignoré par l'Institut Pasteur. Il ne se limite qu'à affirmer que les moisissures protègent les animaux. En 1920, en Belgique, André Gratia et Sara Dath constatent une contamination d'une culture de *Staphylococcus aureus* aussitôt inhibée par une moisissure qu'ils reconnaissent comme étant du genre penicillium. Ils publient leur résultat, mais personne ne s'en préoccupe alors. En 1923, Clodomiro Picado Twight, costaricien

Alexander Fleming (1881-1955)

Sir Alexander Fleming est un biologiste et un pharmacologiste britannique qui a publié de nombreux articles en rapport avec la bactériologie, l'immunologie et la chimiothérapie. Il découvre en 1922, l'enzyme lysozyme responsable d'un effet bactériolytique. Par hasard, de retour de vacances, en 1928, il découvre, au St. Mary's Hospital où il travaille, une de ses cultures recouverte de moisissures. Il dénomme cette substance antibiotique, penicillium notatum. Il publie ses résultats en 1929. Cette trouvaille lui vaut de recevoir et de partager le prix Nobel de physiologie et de médecine avec Howard W. Florey et Ernst B. Chain en 1945 (<http://fr.wikipedia.org> (a), 2012).

1928

3 septembre 1928, une date clé dans l'histoire de la médecine. Le Dr Alexander Fleming, de retour de vacances, retourne au travail dans son laboratoire du St. Mary's Hospital, à Londres. Il se replonge aussitôt dans l'observation de ses boîtes de Pétri où il a laissé des cultures de staphylocoques proliférées pendant son absence, afin de pourvoir regarder l'effet antibactérien du lysozyme, une enzyme présente dans les larmes et la salive. Sa surprise est de taille. Ses boîtes sont remplies de moisissures d'un blanc verdâtre cotonneux. Elles ont été contaminées par les souches d'un champignon microscopique, le penicillium notatum. Son voisin de paillasse, un jeune mycologue irlandais, Charles J. Latouche, travaille sur cette moisissure, qui provoque des allergies chez les patients asthmatiques (Aarab H., Bentbib H. & Ismaili S., 2010-2011 ; Veille S., 2012).

Sur le point de nettoyer et de décontaminer ses boîtes, Fleming constate qu'autour des colonies de moisissure, il y a une zone circulaire où le staphylocoque n'a pas proliféré. Il soupçonne dès lors l'existence d'une substance sécrétée par le champignon qui en serait la cause et décide de la dénommer : pénicilline. En 1929, dans la *British Journal of Experimental Pathology*, il publie ses résultats, ce qui constitue alors le premier compte rendu sur l'effet de cette substance. Il est convaincu alors que l'action de ce produit se fait de la même manière que celle du lysozyme (Favre Y., Sidaner F. & Tesson V., sans date).

« Au cours du travail avec différents staphylocoques, un certain nombre de cultures furent mises de côté et examinées de temps en temps. Lors de l'examen, ces cultures étaient exposées à l'air etensemencées par différents micro-organismes. On remarqua qu'autour d'une grande colonie de champignons polluants, les colonies de staphylocoques étaient devenues transparentes et sans aucun doute en voie de dissolution. »

« La pénicilline utilisée en doses massives n'est ni toxique, ni irritante (...) Elle peut constituer, par applications ou en injections, un antiseptique efficace contre les microbes (<http://fr.wikipedia.org> (b), 2012). »

Ses plus proches collaborateurs, Craddock et Ridley, tentent par la suite d'isoler et de purifier la pénicilline. Sans aucun succès. Peu à peu, devant le peu d'intérêt que suscite sa découverte, Fleming se détourne des possibles applications thérapeutiques de sa pénicilline. Grâce à elle, il fabrique quand même des milieux sélectifs. Il parvient tout de même à déterminer qu'elle ne nuit pas aux animaux. Il suggère de l'utiliser comme antiseptique topique sur la peau, mais préconise aussi son usage en injections (Veille S., 2012).

Florey (1898-1968) et Chain (1906-1979)

En 1933, Ernst Chain, diplômé en chimie, juif de surcroît, quitte l'Allemagne pour s'installer en Angleterre. En 1935 (1936 selon certains auteurs), il accepte un poste à l'Université d'Oxford comme assistant en pathologie. En 1938 (1939, selon certains auteurs), travaillant avec Ernst Boris Chain et Norman Heatley, il lit un article d'Alexander Fleming sur les effets anti-bactériens de la moisissure penicillium notatum. Dès lors, son équipe cherche tous les moyens de produire cette moisissure à grande échelle et d'extraire le principe actif de la pénicilline. Continuant leurs recherches Chain et Florey découvrent l'action thérapeutique de la pénicilline et sa composition chimique. C'est Ernst Chain qui a compris comment isoler la pénicilline et la concentrer (<http://fr.wikipedia.org> (c), 2012). Ce n'est qu'en 1940 qu'ils réussissent à en produire 100 milligrammes. Le 25 mai de la même année, Florey teste son remède sur 4 souris après leurs avoir injectées une dose mortelle de streptocoques. Pour les deux premières, il leur injecte une dose de pénicilline et, pour les deux dernières, il décide de leur faire plusieurs injections. Dix heures plus tard, les deux dernières survivent ainsi que l'une des deux qui n'avait reçu qu'une injection. Florey teste aussi la pénicilline sur une demi-douzaine de patients dont l'état a été temporairement amélioré. Chain et Florey décident alors de publier ses résultats dans *The Lancet*, le 24 août 1940 (Aarab H., Bentbib H. & Ismaili S., 2010-2011 ; Favre Y., Sidaner F. & Tesson V., sans date). Mais, l'Angleterre menace d'être envahie par les Allemands, leur article n'intéresse donc pas le public. Ne pouvant compter sur l'aide des pouvoirs publics et des industriels, leur principal problème devient de produire suffisamment de pénicilline (Aarab H., Bentbib H. & Ismaili S., 2010-2011 ; Favre Y., Sidaner F. & Tesson V., sans date). Il devient évident que la Grande-Bretagne en guerre n'est pas capable d'amener jusqu'à un stade industriel et commercial le processus complexe de culture de la pénicilline et de sa séparation (Bud, 1997).



Nécessité de guerre

En période de guerre, les soldats et les civils meurent d'infections par milliers. Des maladies, qui ont disparu, ressurgissent du fait des diverses pénuries alimentaires et de l'appauvrissement générés par les bombardements et les conflits, suscitant des problèmes majeurs d'hygiène. Cela engendre une diminution des résistances des organismes aux infections. Ainsi, des épidémies de tuberculose dès 1942, de syphilis, etc., qui ne connaissent à l'époque aucun remède, sont-elles apparues. De même, les fausses couches augmentent-elles (Faivre Y., Sidaner F. & Tesson V., sans date).

Aussi, bien informé, Churchill comprend très vite tout l'intérêt d'une substance comme la pénicilline. Il décide d'en réquisitionner tous les stocks sur le sol anglais et de les consacrer à l'effort de guerre (Veille, 2012).

Florey part aux USA

Face à ces difficultés, Florey décide de partir aux Etats-Unis et entre en contact avec Peoria qui est une usine chimique spécialisée dans l'épuration biologique des eaux usées. Un jour, une femme apporte à l'usine, un melon comportant sur sa surface une moisissure inhabituelle. Les chercheurs analysent donc cette moisissure, appelée *pénicillium chrysogenum* et découvrent qu'elle a la capacité de produire 200 fois plus de pénicilline que la *pénicillium notatum* découverte par Alexander Fleming. Enfin, la pénicilline peut être produite industriellement. Les laboratoires américains Merck, Pfizer et Squibb décident de s'occuper de sa production. Cependant, il paraît impossible de traiter tous les malades et blessés sachant que 80% de la dose injectée disparaît dans les urines en 3 ou 4 heures (Aarab H., Bentbib H. & Ismaili S., 2010-2011 ; Faivre Y., Sidaner F. & Tesson V., sans date). Des suggestions sont faites par différents chercheurs pour remédier au problème.

La pénicilline est entrevue très rapidement comme un remède miracle. Elle est tout d'abord utilisée sur le front par l'U.S. Army pour la lutte contre la gangrène et les maladies vénériennes, mais son emploi s'étend aux populations civiles. En 1944, le général Billotte, responsable du service de santé, crée une commission entièrement consacrée à la pénicilline. Ce produit frappe tellement les imaginations par les résultats prodigieux obtenus que son utilisation se généralise très vite au Royaume-Uni, puis à la France. Toutefois, ce médicament reste principalement rattaché aux Alliés. En effet, les Allemands échouent dans la production en masse de la pénicilline (Aarab H., Bentbib H. & Ismaili S., 2010-2011 ; Faivre Y., Sidaner F. & Tesson V., sans date). Des escadrons de transporteurs lourds sont envoyés, notamment par la Croix-Rouge, dans différents pays afin d'emmener des quantités de pénicilline allant jusqu'à 2 500 kg. Cette forte distribution demeure insuffisante et inefficace pour lutter contre les innombrables ravages causés par la guerre et toutes les populations ne parviennent pas à y accéder. Une contrebande de pénicilline voit alors le jour, qui est dérobée dans les hôpitaux sous contrôle militaire, puis diluée et revendue. Cette pratique malhonnête a provoqué un aggravement de l'état de santé de certaines personnes, dont des enfants, qui se sont vues mal soignées, ou insuffisamment, causant ainsi leur mort (Aarab H., Bentbib H. & Ismaili S., 2010-2011 ; Faivre Y., Sidaner F. & Tesson V., sans date).

Un film tiré d'un livre d'Orson Welles intitulé *The Third Man* révèle les travers de cette pratique honteuse.

En Angleterre

Pendant ce temps, en Europe, le moral des Britanniques est au plus bas. Presque toute l'Europe est tombée sous la domination allemande. Les bonnes nouvelles sont rares, donc précieuses. L'annonce des premiers succès de la pénicilline tombe à point nommé (Bud, 1997). En août 1942, les journaux s'emparent du médicament miracle. Le patron de Fleming au St. Mary's Hospital envoie une lettre au *London Times*. Il y affirme que ce triomphe est celui de Fleming qui devient instantanément un héros national. L'influence de Lord Moran, médecin-chef du St. Mary's Hospital et médecin personnel de Winston Churchill est prépondérante. Doit-on voir ici une volonté de mettre en avant l'homme, le service et l'hôpital, voire de s'accaparer une découverte ? C'est probable. Pourtant, tout se passe à Oxford, où les travaux sont dirigés par Florey et demandent la participation d'une équipe très conséquente (pathologistes, biochimistes, chimistes, bactériologistes, etc.). Fleming, quant à lui, ne participe plus à aucune recherche sur la pénicilline (Bud, 1997). Ainsi, grâce au soutien indéfectible de Moran, la renommée du chercheur écossais ne cesse de s'accroître. La presse adore ce héros humble qui admet qu'effectivement il a découvert la pénicilline. Toutefois, il n'oublie pas de rappeler le travail fabuleux de développement effectué par le groupe de Florey et de Chain. Aux Etats-Unis, l'opinion publique est tenue informée des succès des entreprises américaines dans la production de masse du médicament. Elle entend bientôt parler d'Alexander Fleming, dont les recherches pour beaucoup liées au hasard, quinze ans plus tôt, ont jeté les bases du triomphe américain (Bud, 1997).

Pendant que les journaux célèbrent Fleming, l'équipe d'Oxford, toute entière accaparée à ses investigations, en étroite collaboration avec les Américains, s'acharne à résoudre au plus vite tous les problèmes techniques. Des deux côtés d'un océan Atlantique placé sous le contrôle des sous-marins allemands, les chercheurs communiquent grâce aux télégrammes et à la valise diplomatique. Leurs efforts conjoints portent leurs fruits. En juin 1944, les Alliés disposent de pénicilline en quantité suffisante pour les troupes du débarquement (Bud, 1997).

La situation est extrême. Les morts et les blessés affluent du monde entier. Les troupes allemandes commencent à être débordées sur tous les fronts. Les débarquements se succèdent. Dans cette urgence, Florey et Chain n'ont pas le temps de communiquer à la presse. Ils se rendent compte malgré tout qu'ils perdent une guerre de propagande sur deux terrains essentiels : aux Etats-Unis tout d'abord où le public est persuadé que les scientifiques locaux ont fait tout le travail et en Angleterre ensuite où Fleming est déifié.

Les firmes britanniques sont agacées aussi, car elles produisent des quantités de pénicilline nettement inférieures à celles fabriquées par les Américains. « *Le triomphe de la pénicilline franchit une nouvelle étape au début de l'année 1944. La firme pharmaceutique ICI décide en effet de produire à grands frais un film qui a pour ambition d'expliquer au public américain et britannique la véritable histoire de la découverte du médicament. Fleming, Florey et Chain y rejouent de façon apparemment précise leurs découvertes et ces reconstitutions sont entrecoupées de séquences d'actualités montrant la fabrication de la pénicilline dans une usine de ICI (Bud, 1997).* »

La guerre prend fin le 8 mai 1945. La même année, le 10 décembre, Florey, Chain et Fleming reçoivent le prix Nobel de physiologie ou de médecine pour leur découverte extraordinaire. Pourtant, grâce à une promotion sans cesse renouvelée, la découverte de la pénicilline, dont chacun de nous connaît l'usage au quotidien par des milliers de professionnels de santé, reste encore de nos jours associée injustement au seul nom de Fleming. Une chose demeure certaine cependant, c'est que la Seconde Guerre mondiale, tout du moins les circonstances extrêmes rencontrées pendant ce conflit, ont joué un rôle fondamental dans la découverte et la production de ce médicament.

Références bibliographiques :

Aarab H., Bentbib H. & Ismaili S., « Découverte des effets de la pénicilline: une révolution médicale », in *tpersistpenicilline.doomby.com*, 2010-2011, pp. 1-6.

Bud R., « Les enjeux de la découverte de la pénicilline », in *La Recherche*, décembre 1997, n° 304, pp. 76-79.

Faivre Y., Sidaner F. & Tesson V., « Développement et généralisation de la pénicilline pendant la Seconde Guerre mondiale », in *tpegroupe23.weebly.com/utilisation.html*, sans date.

<http://fr.wikipedia.org> (a), *Alexander Fleming*, 2012, pp. 1-8.

<http://fr.wikipedia.org> (b), *Découverte de la pénicilline*, 2012, pp. 1-6.

<http://fr.wikipedia.org> (c), *Howard Walter Florey*, 2012, pp. 1-3.

Veille S., « La découverte de la pénicilline », in *Historia*, Septembre 2012, n° 789, pp. 62-67.

Focus sur quelques films de la Seconde Guerre Mondiale

par Philippe Gruslin

Le cinéma fut au XXème siècle l'un des éléments phares de la propagande pour encourager l'esprit patriotique et montrer la valeur des combattants. Avec la Seconde Guerre mondiale de nombreux films firent leur apparition, dès le début de celle-ci, et il est intéressant d'analyser les codes de cinéma en guerre.

Dans ce court article, je vais vous parler tout d'abord d'un film passé sur une de nos chaînes TV pour la dernière fois dans les années 80 et d'un autre, inédit à la TV :



Film de 1950 avec John Aggar , David Brian et Frank Lovejoy.
John Aggar a joué dans un fil de guerre célèbre « Iwo Jima » (« Sand of Ijima ») avec John Wayne. Frank Lovejoy est, quant à lui, un habitué des films de guerre des années 50-60 et a joué notamment dans « La patrouille infernale » avec Tony Curtis (guerre du Pacifique) et « Bataillon de fer » avec Russ Tablyn (guerre de Corée)

« Opération Normandie » et « Les paras ont sauté »

Ces deux films ont pour cadre la Normandie, le premier traitant des combats de la « Big Red One » lors du débarquement et durant la bataille des haies, l'autre étant axé sur les opérations aéroportées vues à travers l'histoire de soldats des « Screaming Eagles » de la 101^{ème} Airborne.

— : : : : :

« Opération Normandie » : comme il arrivait souvent alors, certains films pouvaient paraître avec un titre différent suivant qu'il était à l'affiche en France ou en Belgique. Chez nous, il est sorti sous le titre « Le grand assaut ».

L'histoire :

En 1944, en Angleterre ; les hommes de la 1^{ère} division d'infanterie s'entraînent pour le débarquement en Normandie. Parmi eux se trouve le lieutenant Malory, (John Aggar). Celui-ci, chef de peloton, n'a que des connaissances théoriques de la guerre et a sous ses ordres des hommes qui ont déjà combattu. Le commandant de la compagnie, le capitaine Hale, met énormément de pression sur son subordonné pour qu'il soit un bon chef et qu'il puisse éviter au maximum les pertes dans son unité. Il demande à l'adjoint de peloton, le 1st sergent major Bell, (Frank Lovejoy), de tenir à l'œil le jeune chef inexpérimenté.

Lors d'un entraînement, le lieutenant, en voulant sauver un homme pris sous le feu, commet une faute et plusieurs de ses hommes manquent de se faire tuer. C'est son sous-officier qui sauve le peloton en envoyant le signal de cessez-le-feu. Le commandant de compagnie sermonne vertement Malory. Il lui dit qu'il connaît ses hommes depuis les combats en Afrique du Nord et ne veut pas qu'ils se fassent tuer à cause d'un étranger inexpérimenté.

Démoralisé, le lieutenant se verra remotivé grâce à son sous-officier.

Le Jour J arrive. La 1^{ère} débarque à Omaha Beach et subit de nombreuses pertes mais le lieutenant parvient à assumer son rôle. S'en suivent les combats des haies. De nombreux GI's vont être tués ou mis hors de combat. Parmi les GI's, les avis sont partagés sur leur chef. Le lieutenant est pourtant prudent dans ses décisions et se sent proche de ses hommes ; trop proche au goût du commandant de compagnie qui pense que cela l'empêche de tenir son rôle pour mener la troupe au combat. Heureusement, Bell est là pour aider son lieutenant.

Alors qu'il venait de se confier à son lieutenant pendant une pause et de lui montrer les photos de ses enfants, le soldat Henderson est atteint par un sniper. Il était très populaire et ses camarades s'en trouvent démoralisés, de même que le lieutenant Malory.

A ce moment arrive le capitaine qui les houspille, leur dit qu'ils font preuve de faiblesse et devraient creuser leur fox hole au lieu de se lamenter.

Malory, en colère, s'en prend à lui verbalement. Bell, qui rentre à ce moment de patrouille tombe à point pour calmer la situation.

En ayant assez, le lieutenant Malory s'en va voir son chef dans sa tente pour lui dire ses « quatre vérités ». Il le trouve abattu car c'était un ami d' Henderson et il connaissait très bien ses enfants.

Le capitaine Hale, qui s'apprête à écrire aux familles, lui rétorque qu'en tant que chef, il faut prendre des décisions difficiles et que, immanquablement, des pertes seront subies. Il précise qu'un bon chef doit cependant tout faire pour réduire les pertes. Le lieutenant découvre alors que son chef est humain et sa colère s'apaise. Rentré à son unité, il en parle à son sous-officier qui lui dit qu'auparavant, le peloton était commandé par le capitaine et qu'il y resté très attaché, qu'il se sent comme un père envers ses enfants.

Les combats difficiles vont continuer ; les GI's vont voir tomber d'autres amis.

Des pertes ayant eu lieu également dans l'état-major, le capitaine Hale, promu au grade de major, est appelé à prendre une fonction dans l'état-major du bataillon.

Il donne à l'état-major le nom de l'officier qu'il sent le mieux à même de mener la compagnie : Malory. Pour qu'il soit dans les normes fixées, il propose qu'on le nomme au grade de capitaine.

Celui-ci va se trouver à la place de son chef et être confronté aux mêmes problèmes.

Alors qu'un nouveau lieutenant arrive à la tête de son ancien peloton, il lui met la pression pour qu'il prenne soin des hommes tout en accomplissant la mission confiée. En aparté, il fait comprendre au 1st sergent qu'il doit garder un œil sur le jeune officier. Il lui demande aussi de continuer à garder un œil sur lui, de façon à ce qu'il soit un bon commandant de compagnie. Le jeune gradé, lui, ne comprend pas et se confie à son adjoint. Bell lui dit de ne pas juger trop vite le commandant de compagnie et précise que lui est là pour l'aider et faire du bon travail avec leur peloton.

Le film :

Typique des films de guerre des années 50 et du contexte de la guerre froide, « Le grand assaut » se veut un film qui exalte les vertus militaires et qui rend hommage aux combattants américains.

Tourné en noir et blanc, cela a permis d'utiliser de nombreuses images d'archives, ce qui rend le film plus réaliste.

Bien que certains rôles pourraient de nos jours paraître un peu caricaturaux, les situations montrent bien les duretés de la vie des fantassins, la camaraderie et les difficultés d'être chef.

Les liens unissant les hommes sont très bien illustrés et les combats sont très bien décrits. Le fait que des images d'archives soient incluses contribue à rendre le film plus vrai.

De plus, une « voix off » donnant des explications, cela permet de mieux comprendre le déroulement de la bataille de Normandie et de prendre conscience des sacrifices consentis par l'infanterie américaine. Alors que l'on voit à l'écran des images d'archives montrant des GI's qui rampent, le commentaire que l'on entend est « ... ce n'est pas en marchant que l'infanterie traversa la Normandie, mais en rampant... »

L'époque à laquelle a été tourné le film fait que les tenues et le matériel d'époque, encore disponibles en grande quantité sont utilisés. L'US Army a apporté sa contribution à la réalisation et des unités de la Big Red 1 ont participé au tournage. Parmi ces figurants se trouvaient des anciens qui avaient réellement participé aux combats en 1944.

(Les photos proviennent du numéro 74 de janvier 1964 du magazine STAR CINE BRAVOURE)

- :- :- :- :-

« Les paras ont sauté »

(Titre original : «Screaming eagles») (sorti en Belgique sous le titre Le sang des aigles)»



**Les différentes affiches du film :
version belge, française.**

Film de 1955, avec Tom Tryon, Martin Milner et Jan Merling. Tom Tryon jouera le rôle d'un parachutiste, mais de la 82^{ème} cette fois, dans « Le jour le plus long »

Martin Milner joua dans de nombreux films de guerre dont « Iwo Jima » avec John Wayne, « Okinawa » avec Richard Widmark, « Battle zone » « The Rat patrol » « Opération Pacifique » « Destination Gorby ». Dans les années 60-70 on le vit dans deux célèbres séries TV « Route 66 » et « Adam12 »

L'histoire :

En juin 1944, alors que les hommes de la 101 Airborne attendent impatiemment de sauter sur le continent, trois hommes ayant déjà combattu arrivent en renfort dans le 1^{er} peloton, Cie D du 502PIR .Il s'agit des soldats Masson, Corlis et Talbot.

Masson est un soldat qui se sent persécuté et, de plus, peu avant son arrivée, il a reçu une lettre « Cher John » venant de sa fiancée. Son attitude froide et sarcastique le fait de suite prendre en grippe par les autres soldats et en particulier par l'adjoint de peloton, le 1^{er} sergent Forrest. Le peloton est commandé par le lieutenant Pauling.

Corlis, le seul ami de Masson lui demande de faire des efforts pour ne pas s'attirer d'animosités.

Alors que tous les hommes partent en sortie, Masson préfère rester seul au cantonnement.

En cours de route, les véhicules qui transportent les hommes vers la ville sont arrêtés car la division est mise en état d'alerte.

Lorsqu'ils rentrent, les GI's retrouvent leur chambrée dévastée par Masson qui est ivre mort et se montre violent. Il est amadoué par Corlis et Pauling demande à le voir dans son bureau. Là, le lieutenant lui demande s'il veut continuer à faire partie de l'unité et que, si c'est le cas, il doit comprendre que tous doivent être solidaires. Masson accepte et s'excuse. Pauling dit qu'il doit réfléchir ; en réalité, il veut avoir l'avis des membres du peloton. Tous acceptent et Masson est droppé avec eux sur la Normandie.

Les soldats Corlis et Masson en route vers la Normandie

Arrivé au sol, le peloton est séparé en petits groupes. Voyant des Allemands sur un pont, Masson propose de les liquider. Le caporal qui commande le groupe refuse, disant qu'ils doivent rester silencieux et doivent avant tout retrouver le reste du peloton.

Masson obéit, mais, au moment où les GI's traversent une route, une sentinelle voit le caporal et s'apprête à tirer. Masson la neutralise au couteau mais l'Allemand tire malgré tout un coup de feu, ce qui donne l'alerte. Une mitrailleuse les engage et le caporal est tué.

Une fois les Allemands mis hors de combat ; les hommes s'en prennent à Masson et l'accusent d'avoir enfreint les ordres.

Attirés par les bruits du combat, les autres membres du peloton, avec le lieutenant Pauling, retrouvent le groupe. Pauling fait le point carte et s'aperçoit qu'ils ont été parachutés à plus de 30 km de leur objectif. Il décide de le rejoindre le plus vite possible.

Un des Allemands n'étant que blessé s'empare de son Luger pour faire feu sur les Américains. Pauling l'ayant vu se jette sur lui. L'Allemand tire et le lieutenant est aveuglé par la flamme du coup de feu.



Les soldats Corlis et Masson en route vers la Normandie

Pauling remet le commandement à Forrest. Celui-ci, pour se débarrasser de Masson lui ordonne de s'occuper du lieutenant et de rester à l'arrière du groupe.

Le groupe va s'emparer d'une ferme tenue par des Allemands afin de prendre leur véhicule. Aidés par une Française parlant allemand, ils décident d'emprunter les routes afin de rejoindre au plus vite leur objectif. Avant d'y arriver, ils prennent possession d'un PC allemand installé dans une ferme. Repérés par une autre unité allemande, ils sont attaqués.

Pauling et Masson, ralentis, restent bloqués à l'intérieur. Malgré les ordres Masson refuse d'abandonner le lieutenant et mène le combat seul jusqu'au moment où leurs camarades viennent à leur rescousse. A l'issue du combat, il ne reste que 6 hommes avec le lieutenant, Masson est blessé. Ils parviennent à rejoindre leur objectif sur lequel se trouve leur compagnie.

Le film :

Réalisé peu après le film précédent, « Les paras ont sauté » répond aux mêmes critères et bénéficie des mêmes avantages au point de vue matériel.

Le film est très réaliste et montre bien le vécu des parachutistes isolés en territoire ennemi. Le conseiller technique étant un ancien de la 101ème, il a insisté sur le réalisme des situations présentées. Un des meilleurs exemples en est que, au moment de s'orienter de nuit, le lieutenant Pauling procède comme l'ont fait de nombreux chefs 11 ans plus tôt : afin que la lueur de sa lampe TL 122 ne soit pas repérée par l'ennemi, il se recouvre d'une toile de tente pour étudier la carte. C'est là le genre de détail qui apporte du réalisme à un film et contribue le rendre plus proche de la réalité.

(Les photos proviennent du numéro 8 de juillet 1961 du magazine STAR CINE BRAVOURE)

Voilà, présentés en quelques lignes, deux films de guerre parmi les nombreux réalisés entre 1942 et la fin des années 60. Malheureusement, beaucoup de ces films ne passent pas à la TV ou ne sont pas présentés en DVD. Cela inciterait à rédiger une sorte de « pétition » envoyée aux chaînes de télévision. En librairie, plusieurs séries proposant des films de guerre accompagnés de fascicules explicatifs sont sorties. Il s'agissait de films pour la plupart très connus, déjà sortis en DVD précédemment et souvent passés de nombreuses fois à la TV. Si d'aventure un éditeur décidait de ressortir ces films en DVD, nul doute que ça aurait du succès. Reste à espérer que cela se fasse un jour.



« Les paras ont sauté » - affiche Américaine



La petite histoire du Private Robert A. BURKS *par Philippe Mourand*

Robert A. Burks a sauté en parachute le 6 juin 1944 non loin de Ste-Mère-Eglise et a été fait prisonnier par les SS quelques jours plus tard. Il parvint à s'échapper et fut recueilli par le Maquis dans la région de Vitré. Il prit ensuite la tête des maquisards et avec ses hommes, il infligea de lourdes pertes aux troupes allemandes qui se repliaient devant l'avance de l'armée américaine. Après le départ des Allemands, il dirigera même la ville de Vitré pendant une semaine en attendant l'arrivée d'un détachement des Civil Affairs. Ce qui suit est la traduction du rapport qu'il a rédigé après avoir rejoint l'armée américaine.

"Nous avons quitté l'Angleterre le 5 juin et sauté sur le département de la Manche vers 1h30 du matin le 6 juin. C'est la seule date dont je me souviens jusqu'au 11 août lorsque je suis arrivé au Third Army PW. Entre ces deux dates, ce n'est qu'une succession de jours sans nom ni date, faits de cauchemars et d'excitation. Le saut en parachute est quelque chose que je n'aimerais pas revivre. Pendant que je descendais, je regardais les balles traçantes qui montaient vers nous et je me demandais quand je serai touché. Alors que je regardais autour de moi, je voyais des gars dont les parachutes avaient été troués et qui fondaient à toute vitesse vers le sol. Je voyais aussi des bras, des jambes et des têtes arrachés. J'ai touché le sol près d'une paire de jambes. Mon unité était éparpillée un peu partout. J'ai atterri près de St-Martin-de-Vierville (St-Martin-de-Varreville) à l'est de Ste-Mère-Eglise. Pendant les jours suivants, nous formions de petites unités qui partaient harceler les Allemands. Les unités étaient dissoutes et reformées à chaque mission. Vers la fin du mois de juin, trois d'entre nous étions en patrouille et nous progressions en direction de nos lignes. Nous pensions que nous les avions atteints lorsque nous sommes tombés sur une patrouille de SS qui nous ont capturés. Mes deux compagnons étaient Fry et Anderson. Nous avons été capturés à Méautis, un peu au sud-ouest de Carentan et nous avons été emmenés au QG du SS Bn.

Nous ne sommes pas restés longtemps au QG et nous avons été emmenés dans une ferme où nous avons été interrogés par un sergent qui parlait très bien anglais. Nous avons refusé de parler et nous avons été mis dans une salle obscure et laissé là sans pain ni eau jusqu'à ce nous frappions à la porte pour faire savoir que nous étions prêts à parler. Je dois admettre que ce traitement m'a brisé parce que je voyais bien qu'ils allaient me laisser mourir là si je ne parlais pas. J'ai frappé à la porte et on m'a ramené voir l'interrogateur. Tout ce qu'il m'a demandé était le nom de mes différents chefs d'unité. Fry et Anderson avaient également été brisés. Lorsque j'ai quitté la ferme, il y avait un autre prisonnier qui avait déjà passé 4 jours en confinement solitaire sans nourriture ni eau et je suis certain que les SS allaient le laisser là jusqu'à ce qu'il parle ou qu'il meurt. Depuis cette ferme, on nous a fait marcher jusqu'à St-Sébastien-de-Raids, à la sortie de Périers, et ensuite on nous a emmenés de nuit par camion jusqu'à la Chapelle-sur-Vire. Nous sommes restés là seulement une journée et nous sommes ensuite partis en camion en direction de Laval et nous nous sommes arrêtés quelque part au nord de la ville. Pendant que nous étions dans le camp de prisonniers, ils nous donnaient un peu de soupe et du pain. Parfois ils nous donnaient du lait mais pendant que nous étions en transit, que ce soit à pied ou en camion, on ne nous donnait pas à manger. Parfois, les Français apprenaient que nous nous étions arrêtés pour faire une pause et ils nous amenaient de la nourriture qu'ils distribuaient aux prisonniers mais jamais aux Allemands. Sans cela nous aurions été affamés. Les convois de camions se déplaçaient uniquement la nuit. Le jour, ils les cachaient sous les arbres. Nous n'avions jamais le droit de descendre des camions que ce soit le jour ou bien la nuit. Lorsqu'on s'est arrêté près de Laval, cela faisait 48 heures que nous étions dans les camions sans la moindre nourriture. Arrivés là, on nous a fait descendre et les camions sont partis. Les Français ont vite découvert que nous étions là et nous ont apporté de la nourriture ce qui n'était pas une mince affaire puisque nous étions 90. Fry et Anderson étaient encore avec moi. Je pense que nous devions être fin juin ou début juillet.

Le jour suivant, on nous a fait traverser Laval à pied. Nous étions 90 et il y avait 7 gardes ; nous nous déplaçons tous à pied. Après avoir traversé la ville, nous avons marché vers l'ouest en direction de Rennes. Nous avons marché pratiquement toute la journée jusqu'à nous arrivions à un château où vivaient un comte et une comtesse.

Anderson parlait français et le sergent allemand l'a emmené au château pour lui servir d'interprète. Je les ai accompagnés. Le sergent voulait de la nourriture. Il s'est avéré qu'un interprète n'était pas nécessaire car le comte ou la comtesse parlait un peu allemand. Un jardinier se trouvait dans la pièce et nous a fait signe de le suivre. Il nous a emmené dans une autre pièce et a dit que le comte et la comtesse allait faire diversion en parlant avec le sergent. Il a ensuite amené des cartes et nous a montré où nous étions et le chemin à suivre pour s'évader. Il nous a demandés d'attendre que nous soyons à bonne distance du château pour éviter que le comte et la comtesse ne soient suspectés. Nous avons continué à marcher ce jour-là jusqu'à ce que nous arrivions à une grange et nous y avons passé la nuit. Juste avant l'aube, Fry, Anderson et moi-même avons filé et nous nous sommes cachés dans un bois non loin de là et avons décidé d'attendre que les prisonniers et les gardes reprennent la route. Lorsque les autres se sont réveillés, les gardes les ont comptés et ont découvert que 3 prisonniers manquaient à l'appel. Les gardes ont alignés les prisonniers le long de la route et ont dit qu'ils resteraient debout là jusqu'à ce que nous réapparaissons. Un des prisonniers avait dû nous voir car il a dit aux Allemands où nous étions et ils sont venus nous chercher. Nous avons continué à marcher en direction de Vitré.

Vers la fin de la journée nous avons marqué une pause dans un verger. Les gardes étaient plus fatigués que nous. Ils avaient essayé de nous faire porter leurs sacs et leurs mitrailleuses, mais nous ne cessions de les faire tomber ou de les oublier et les Allemands devaient continuellement revenir en arrière pour les récupérer. Ils ont finalement renoncé à nous les faire porter. Nous étions à peine arrivés dans le verger que des Français sont venus avec de la nourriture. Anderson a commencé à parler avec l'un d'eux et il a offert de nous aider à nous évader. Il nous a parlé d'un lac dans les environs où nous devrions nous rendre. Anderson lui a demandé de faire venir le plus de monde possible dans le verger afin que nous soyons noyé dans la foule et que les gardes aient ainsi plus de mal à nous surveiller. Il est reparti et est rapidement revenu avec près de 200 personnes qui se sont mis à circuler en tous sens dans le verger et les gardes ne pouvaient plus nous surveiller efficacement. Fry, Anderson et moi-même n'avons eu aucunes difficultés à nous éclipser. Nous nous sommes égarés et nous n'avons pas pu nous rendre au rendez-vous. Nous nous sommes donc arrêtés dans une ferme pour demander notre direction. Il commençait à se faire tard et nous avons décidé que nous passerions la nuit dans les bois et que nous chercherions le lac le lendemain. Le lendemain matin, nous sommes repartis. Tout se passait bien jusqu'à ce que nous soyons capturés par trois Allemands alors que nous traversions une route. Quelques Français étaient avec eux et les aidaient à charger du charbon dans un camion et une remorque. Etant donné que nous n'étions pas armés, nous avons décidé de nous montrer très dociles jusqu'à ce qu'une nouvelle opportunité d'évasion se présente à nous. Nous les avons aidés à charger le camion. Puis nous avons réalisé que nous risquions par la suite d'être placés sous une surveillance plus étroite ; comme nous étions à trois contre trois, nous avons décidé de tenter notre chance. Nous pensions aussi que les Français viendraient à notre aide. Nous avons simultanément sauté chacun sur un Allemand. Dans la bagarre, Fry et Anderson et leurs Allemands respectifs se sont retrouvés hors de ma vue de l'autre côté du camion. J'ai pu l'emporter sur mon Allemand et me saisir de son fusil. Je n'ai pas réussi à tirer probablement à cause du cran de sûreté et je l'ai frappé à la tête jusqu'à ce qu'il perde connaissance. Je ne sais pas si je l'ai tué ou simplement assommé. Pendant la bagarre, il m'a blessé à la tête et à la main droite avec sa baïonnette. Je me suis avancé vers l'autre côté du camion et là j'ai subitement découvert Fry allongé sur le dos les yeux clos et un Allemand assis sur Anderson et le poignardant dans le dos. J'ai cru que j'allais devenir fou. J'avais l'impression que le sort s'acharnait contre moi. Avant de quitter les Etats-Unis, j'avais promis à la mère d'Anderson que j'allais veiller sur lui et voilà que je me tenais là à regarder un Allemand le poignardant dans le dos. Tout cela m'a traversé l'esprit en une fraction de seconde et je suis parti en courant. J'ai couru jusqu'à une maison et je me suis caché dans les gouttières.

J'ai entendu quatre coups de feu venant de la route. Ensuite, une dizaine d'Allemands sont venus dans la maison et l'ont fouillée sans ménagement mais ne m'ont pas trouvé. J'ai entendu un autre coup de feu et puis ils sont partis. Puis un Français est venu et m'a dit que je devais partir tout de suite. J'ai suivi ses recommandations et je suis parti en direction de Vitré. Je saignais et je me sentais misérable et épuisé.

La première pensée rationnelle qui m'est venue à l'esprit est que je devais trouver quelqu'un pour panser mes plaies, me donner à manger et me trouver un endroit où je puisse me reposer. J'ai rencontré une fille sur la route qui a accepté de m'aider. Elle m'a emmené sur la route et lorsque je lui ai dit que cela pourrait être dangereux de marcher sur la route, elle m'a dit que tous les Français des environs étaient de bons Français.

Je ne pouvais pas m'empêcher de craindre de voir des Allemands faire irruption derrière une haie et j'étais sur le point de prendre congé d'elle lorsque nous avons rencontré un homme sur une bicyclette. La fille lui a demandé s'il connaissait un endroit où je pourrais être emmené. Il a répondu que oui et il m'a emmené jusqu'à une maison où on a pansé mes plaies et où on m'a donné des vêtements civils et caché mon uniforme.

On m'a donné à manger et le monsieur m'a demandé si je voulais qu'il me mette en contact avec le maquis. J'ai répondu par l'affirmative. Ils m'ont couché et j'ai pu me reposer. Le jour suivant, un homme est venu et m'a emmené à Vitré. Là un autre homme m'a emmené à Balazé à environ 5 kilomètres au nord de Vitré. Je suis resté dans une ferme pendant deux jours. Le monsieur m'a donné un pistolet français et m'a donné une telle quantité de nourriture que je n'ai pas pu tout manger. Deux jours plus tard, un autre Français est venu et m'a emmené dans un bois où j'ai rencontré quatre maquisards. On me les a présentés. Dans le courant de la journée, d'autres maquisards sont venus. J'ai rencontré 11 maquisards en tout. Je leur ai demandé si c'était possible de rejoindre l'armée américaine. Ils m'ont dit que c'était impossible de traverser les lignes allemandes et que comme la frontière espagnole était fermée, il valait mieux que je reste avec eux jusqu'à ce l'armée américaine libère la région. J'ai accepté. Comme il est d'usage dans le maquis, les membres de la bande venaient tous de la région où ils opéraient. Ils devaient obtenir de la nourriture et des informations des paysans et des gens vivant en ville. Ils travaillaient aussi en étroite collaboration avec la gendarmerie. Ma bande opérait dans la région de Vitré. Je parlais un peu espagnol et l'un des membres du groupe également. La communication a donc débuté en espagnol suppléé par la gestuelle et des croquis, et j'ai progressivement pu acquérir quelques notions de français ce qui a permis à l'ensemble du groupe de comprendre. L'âge moyen était 19 ans. Ils ont décidé que je serais l'officier en charge des opérations. Ils étaient armés d'un courage comme j'en avais rarement vu mais ils étaient très imprudents. J'ai presque déclenché une révolution lorsque je leur ai dit qu'ils ne pouvaient pas fumer lorsque nous étions en opération. Il ne s'est rien passé la première semaine que j'ai passé avec eux. Ensuite un des scouts d'un village voisin nous a informés qu'une voiture de police allemande empruntait la même route tous les jours et s'arrêtait toujours au même endroit. J'ai décidé que nous devions lui tendre une embuscade. Le jour suivant, nous sommes partis à 8 et nous avons trouvé la voiture. Il y avait 4 Allemands à bord. Nous avons ouvert le feu et nous les avons tous tués. Nous sommes ensuite partis dans leur voiture qui contenait en outre des armes. Nous sommes ensuite partis vers la forêt du Pertre et nous avons bivouaqué près d'un lac. Nous avons dormi dans des couvertures et nous avons construits des abris pour nous protéger de la pluie. Nous nous rendions dans des fermes pour nos repas. Dans cette forêt, ils avaient une radio qui permettait d'envoyer des messages à Londres.

J'ai envoyé mon nom et mon matricule. Nous avons demandé à Londres de nous envoyer des armes et des munitions. Le jour suivant, quatre autres personnes ont rejoint la bande. Quelques jours plus tard, 24 fusils Sten et 4 fusils Bren ainsi qu'une bonne quantité de munitions et de grenades nous ont été parachutés. Peu après, les routes se sont trouvées encombrées avec des véhicules de l'armée allemande se dirigeant vers l'est et le sud. Il semblait que l'armée américaine avait entamé sa poussée et les Allemands étaient contraints de se replier. Les routes étaient saturées. Les Allemands circulaient uniquement la nuit. Pendant le jour, les camions se cachaient sous les arbres. Lorsqu'ils se déplaçaient les camions étaient espacés de 500 mètres et roulaient aussi vite qu'ils le pouvaient. La plupart transportaient des soldats. J'ai divisé la bande en groupe de deux ou trois et je les ai postés dans des virages. Ensuite, à chaque fois qu'un camion passait, on vidait un chargeur sur l'arrière du camion. Je leur ai dit de ne pas tirer sur le chauffeur car le camion s'arrêterait et bloquerait l'arrivée des cibles suivantes. Cela a marché à merveille plusieurs nuits de suite. A moi tout seul, j'ai consommé quatre boîtes de munitions. Ensuite, une nuit, une berline est arrivée et s'est arrêtée en face de ma position.

Je crois que les Allemands nous tendaient un piège pour nous arrêter et mettre un terme à cette tuerie massive.

Il y avait une autre position un peu plus haut sur la route. Ils m'ont dit par la suite qu'ils n'avaient pas l'intention de tirer sur la voiture car j'avais donné pour instructions de ne tirer que sur les véhicules en mouvement. Toutefois lorsqu'un Allemand est sorti de la voiture, ils n'ont pas pu se retenir. Ils ont ouvert le feu et tué tous les Allemands se trouvant dans la voiture. Deux gros camions avec des châssis en acier sont tout de suite arrivés. Chaque camion tractait un petit canon et les hommes à bord des camions étaient armés de fusils mitrailleurs, de mortier, de grenades. Nous ne faisons pas le poids et nous avons dû partir. Nous avons battu en retraite à travers bois jusqu'à nos deux voitures et nous avons découvert que l'une d'elle refusait de démarrer. L'autre voiture a embarqué autant d'hommes que possible. Les 5 hommes restant et moi-même nous sommes divisés en trois groupes de deux et nous avons pu rejoindre notre camp à travers bois. A partir de ce jour-là, il y a eu beaucoup d'Allemands dans la région et nous nous attendions à ce qu'ils découvrent le camp et l'attaquent. J'ai demandé à la bande de construire une ligne de défense. Un côté était protégé par le lac. Il y avait une seule route d'accès. J'ai placé un grand nombre de fusils mitrailleurs sur la route et j'ai fait miner les bois environnants.

Avant que nous n'ayons eu l'opportunité d'utiliser cette ligne défensive, un gendarme est venu de Vitré et m'a dit qu'une première colonne de l'armée américaine avait traversé la ville. Je me suis rendu en ville avec ma bande pour attaquer les arrières de l'armée allemande mais quand je suis arrivé je n'ai vu ni Américains ni Allemands. Je suppose que cela devait se passer au début du mois d'août. J'avais passé environ un mois dans les bois avec le maquis. Après avoir constaté l'absence d'autorité américaine dans Vitré, j'ai décidé que je devais rester jusqu'à ce que quelqu'un se manifeste. J'ai mis en place un bureau et j'ai géré la ville pendant 8 jours. Pendant cette période, plusieurs CIC et MII sont venus en ville mais sont repartis immédiatement. Les civils sont venus vers moi avec leurs problèmes et je les ai aidés. On m'a donné les noms des collaborateurs et j'ai fait de mon mieux pour aider les réfugiés. Finalement, un détachement des Civil Affairs est venu et je leur ai remis la ville. Je leur ai demandé comment faire pour retourner vers mon unité. Ils m'ont répondu qu'ils ne savaient pas. Lorsque j'ai dit à la bande que j'allais partir, ils m'ont supplié de rester et m'ont mené vers une chambre avec des vêtements neufs et des chaussures ainsi qu'une carte d'identité disant que j'étais né et que j'avais grandi à Vitré et que je possédais une propriété. J'étais très touché mais je devais dire non."

Témoignage

L'histoire que nous raconte Robert Burks est-elle véridique ou bien l'a-t-il embellie ? Adèle Flageul journaliste du Journal de Vitré a mené l'enquête. Elle a pu confirmer l'existence du maquisard René Salmon mentionné dans une pièce annexée au rapport de Burks mais il est malheureusement décédé. A ce jour, personne à Vitré ne semble se souvenir de Burks. Si vous possédez des informations, n'hésitez pas à contacter l'auteur via la rédaction d'Histomag 39-45.



Référence :

<http://www.armées.com/rapports-evasion/EE-1042-burks-fr.htm>

In memoriam : Guy Leloup un des premiers FFL

par Stéphane & Isabelle Duchemin

Guy LELOUP nous a quittés le 23 Avril dernier. Il a été inhumé en uniforme, paré de ses décorations, à Champagne-sur-Seine (77) où il s'était retiré. Evadé de France à la mi-Juin 1940, le quartier-Maître LELOUP fut un des premiers Français Libres en s'engageant dès le 26 Juin dans les FFL, comme sergent. Voici quelques-uns de ses souvenirs, recueillis en 1998 par Stéphane & Isabelle Duchemin :



Le sergent-chef LELOUP au travail, au GC3 Normandie

Je suis né dans un petit coin d'Île-de-France, le long de la Seine qui s'appelle Haute Isle. Haute Isle est voisin d'un lieu qui s'appelle La Roche Guyon : Le repère de Rommel ! C'est de là qu'il a supervisé la fin de la guerre, mais pas le débarquement. Il était parti retrouver sa femme afin de lui offrir une petite paire de chaussures qui avait été faite sur place.

J'ai perdu ma mère lorsque j'avais quatre ans. Mon père s'est remarié et je me suis retrouvé à Argenteuil. Or Argenteuil à l'époque, était le lieu de l'aéronautique. Il y avait, entre autres les usines FBA, SCHRECK, la Société LORRAINE-DIETRICH qui fabriquait les moteurs... J'ai fait mes études là-bas et pendant les vacances, j'allais rôder au bord de la Seine qui n'était pas tellement loin de chez moi. Là, il y avait de petits appareils SCHRECK FBA. Et à force de tanner et de tanner les gars, un beau jour le mécanicien me dit : "Si tu as tellement envie de voler, il y a un décollage et un amerrissage. Ça te ferait plaisir ?". Bien sûr et je suis monté à bord, vous pensez, trop heureux ! Ce que je me rappellerai toute ma vie, on est arrivé à toute allure et j'ai vu le pont en face. C'est pas possible, jamais on passera. Bon, ça m'a valu une solide raclée de la part de mon père, parce que dans ces coins là, vous savez, dans l'aéronautique, tout le monde se connaît.

Alors par la suite, la Sté LORRAINE-DIETRICH avait des gars chez elle, pilotes, mécaniciens etc... Parmi eux, il y avait une personne très dévouée qui avait fondé une école de pilotage pour les jeunes. J'ai donc participé à ces cours où j'ai acquis le brevet en 1937. Mais l'examineur m'avait posé une question :

"- Vous êtes à bord, vous avez le feu qui se déclenche, qu'est-ce que vous faites ?"

"- je tire les anneaux de secours pour les extincteurs."

"- Ca ne fonctionne pas, qu'est-ce que vous faites ?"

"- On cherche à se poser le plus vite possible."

"- Ca ne fonctionne pas, ce n'est pas possible, qu'est-ce que vous faites ?"

"- Je saute en parachute."

"- Le parachute ne fonctionne pas, qu'est-ce que vous faites ?"

Excédé je lui dis :

"je vais en chercher un autre au magasin !"

Fini, terminé. Puis j'ai été appelé pour venir chercher mon brevet. Tout étonné, j'ai demandé à celui qui me le délivrait pourquoi l'examineur m'avait posé ces questions. Il répondit que c'était normal car il avait voulu me pousser au maximum pour voir comment j'allais réagir. Rires...

Nanti de cela, je me suis trouvé dans l'aéronavale en 1938 à Poulmic (Finistère). On pouvait opter, du fait de cette chose là (le brevet), entre l'Armée de l'Air ou l'Aéronavale. J'ai préféré l'Aéronavale parce que je savais que les gars dans l'Armée de l'Air faisaient du nettoyage et pas autre chose ! Je suis rentré dans la Marine le 3 septembre 1938 et le 3 septembre 1939 ; c'était la déclaration de la guerre. Un an pile.

Et là, ça a été la drôle de guerre ! On faisait des patrouilles sur la rade. Quelques temps après, les Fritz venaient nous rendre visite et larguaient des bombes magnétiques. Mais comme la majorité des appareils n'étaient pas en acier mais en dural, nous n'avons eu aucune perte à déplorer. Par contre, deux petits chalutiers en ont eu, eux, à déplorer ! Et puis la pression est devenue très forte, En Juin, la Bretagne a été envahie par le bas. Comme j'en avais la possibilité, et que nous allions nous faire piéger par les allemands, qui nous coïnaient, je suis parti avec deux camarades sur une vedette rapide en direction de l'Angleterre.

A Liverpool, un accueil extraordinaire. Tout le monde levait les bras. Alors je fis la réflexion à un de mes camarades : "Mais quel accueil !" Quand nous avons amarré, j'ai posé la question à quelqu'un qui par le plus grand des hasards parlait le français. Il me dit : "Vous ne savez pas pourquoi les gens levaient les bras de cette façon,?" Je lui répondis que non. "C'est parce que vous êtes passés en plein dans le champ de mines !"

C'était une vedette en bois, alors la seule partie métallique était le moteur puisque tout le reste était en bronze, donc anti-magnétique. « Vous voyez la chance ? C'est curieux ... »

De là nous avons été dirigés vers le centre de regroupement de St Athan(1). Ensuite, nous arrivons à Londres. Nous étions dans un parc à voitures, très joliment fait, en hélice s'il vous plaît, qui s'appelait "Empire Hall". C'est là que j'ai signé mon engagement pour les FAFL. Je l'ai signé le 26 juin 1940. De St Athan, nous sommes partis pour Odiham. C'était une grosse base où ils faisaient encore des essais car ils avaient encore des appareils en finition et en cours de mise au point. Nous avons pris en compte le Blenheim, un petit appareil formidable. C'était un engin qu'ils baptisaient à l'époque, le « short nose » (2). Il avait un nez pointu. Mais comme il n'était pas confortable, ils lui ont mis un nez plus long. C'est devenu le « long nose » (3).

Et alors là, ils ont eu des résultats sensationnels car le coefficient de pénétration dans l'air était beaucoup plus fin. Ils ont gagné plus de 60 km/h, mine de rien. Après la prise en compte de cet appareil, on a travaillé presque un mois parce qu'il fallait les avoir en main. Nous ne savions pas ce que nous allions faire. Un beau jour, nous avons appris que nous étions condamnés à mort par Vichy, les Allemands et les Italiens. C'était le 29 juillet 1940.

Le lendemain, départ par le train pour Liverpool. Embarquement de nuit, paquebot hollandais "Penn Land". Le 31 août départ pour l'Afrique. Le 31 août, cela vous dit quelque chose ?

Chanson de marins

Le 31 du mois d'août, nous vîmes venir sous le vent à nous,
une frégate venant d'Angleterre
qui fendait la mer et les flots..."
Faut le faire ... chapeau les anglais, Ah oui !

Le 14 septembre Freetown. Alors là, ça a été quelque chose de terrible ! Nous avons été nous frotter à Dakar où nous avons été éjectés vite fait. Ils n'ont pas hésité puisque nous étions des renégats, nous étions condamnés à mort. Donc pas de détail. Nous sommes restés trois jours à Freetown avant que l'on nous réexpédie à Douala.

Le 8 octobre 1940, débarquement à Douala. Mise en place du groupe qui fut surnommé "James Squadron" parce que la nourriture n'était pas suffisante et que l'on consommait donc beaucoup de pain et de... confitures. Formation du GRB1 qui devint plus tard GBI. Mais avant ça le bâtiment ne pouvait pas entrer dans le Buri. Le Buri, c'est le fleuve à l'embouchure duquel se trouve le port de Douala. Celui-ci n'était pas suffisamment profond. Donc, il nous fallut sortir les caisses du Penn Land, les descendre sur des bâtiments de fortune, les amener au port. De là, sur des plates-formes, que l'on avait trouvées je ne sais où, les emmener au terrain. Du port au terrain il y avait quand même près de 1200 m. Le terrain était un terrain d'aéro-club où il y avait quelques petits appareils et un tout petit hangar où il fallut s'installer. Puis il fallut sortir les avions des caisses, les mettre sur pattes, les mettre en place, monter les moteurs et monter les ailes. on a commencé par monter les moteurs le hangar était trop exigü. Au dernier moment nous les sortions pour monter les ailes. Ensuite, on a fait les essais et par la même occasion, on a mis en état deux Dewoitine 520. Notre patron était le lieutenant-colonel De Marrier.



Illustration de cette page par une vidéo

Flashez le Code ci-contre avec votre mobile ou cliquez dessus



Les appareils sortirent et l'un d'eux fut pris en compte par le lieutenant Feuillerat pour nous faire une belle démonstration. J'ai été obligé de me mettre à plat ventre, l'animal ! Il a fait trois ou quatre passages très bien. Puis il a fait un passage sur le dos et pensait se remettre en position. Mais, manque de chance, il était trop lent et quand il a poussé sur les commandes, elles n'ont pas répondu. C'est le moteur qui l'a mené, autrement dit, il est parti en piqué. Cependant, il a eu la présence d'esprit d'emmenant l'engin en bordure de l'hôpital, parce que comme il était placé, il tombait en plein dessus... Premier mort. Alors, je revois la tête de De Marmier : "Oh le con ! Il se tue et il nous casse un avion" parce que lui avait réalisé tout de suite. Bon alors ça, c'est le premier français libre décédé - et bêtement, si l'on peut dire.

Octobre 1940. Montée sur le Tchad par camions et affectation à Fort Lamy le 11 novembre 1940. C'était un drôle de sport, j'aime autant vous dire. Le 15 décembre 1940, départ par petits camions pour Ounianga-Kebir. Entre temps, nous avions changé tous les ressorts de soupapes sur tous les avions, parce que les Anglais avaient trouvé qu'ils étaient défaillants. Il y avait 1100 km à faire et par endroits il fallut porter les camions. Les camions étaient ensablés jusqu'au ventre. Parce qu'il y a une saloperie qu'on appelle Fech-Fech. Chez eux le Fech-Fech c'est la farine et c'est blanc effectivement. Quand vous roulez sur les dessus, vous avez une couche sablonneuse qui est plus dure, qui a été triée par le vent, qui est beaucoup plus granuleuse, donc vous avez une assise. Mais si pour une cause quelconque vous égratignez ça ... vous descendez.

Si vous insistez, les roues tournent dans le vide et alors là vous creusez votre tombe ! Si bien, qu'il a fallu dans un certain cas, enlever toute la partie de surélévation du châssis, reposer la caisse dessus et faire des ouvertures pour laisser le passage des roues arrières. Ah il fallait vouloir, franchement, il fallait vouloir ! Le 27 décembre 1940, installation à Ounianga. Petit fortin voisin de trois petits lacs dont un seul est exploitable parce que l'on peut y tirer de l'eau douce. Les autres ont des eaux dangereuses. Il y en a un, entre parenthèses, dont les mouches qui sont tout autour forment un anneau noir très visible lorsque l'on arrive en avion. Elles sont là et n'en bougent pas ! Dans ce coin là, le jour, on a entre 28 et 35° C et la nuit entre 0 et -5° C. C'est le désert, presque en bordure de celui de Libye.

Le 31 décembre 1940, première mission sur Koufra. Il y avait deux escadrilles. L'une venait de Douala et l'autre d'un endroit où ils avaient aussi monté des avions mais dont je ne me souviens plus le nom. Donc, réunion des deux escadrilles à Ounianga.

Le 05 février 1941, décollage de quatre Blenheim pour bombarder Koufra.

Le 15 février 1941, après toutes ces opérations, c'est le retour sur Fort Lamy. C'est aussi la révision de mon appareil qui en a grand besoin parce que j'ai été obligé de confectionner une glace avec ce que l'on avait bien voulu me donner, car il avait été mouché par un tir de DCA.

Mars 1941, départ pour Khartoum. C'est loin Khartoum ! Alors, on se pose à El Facher où l'on refait les pleins pour continuer. Notre équipage était composé de Grasset (pilote), Petain (navigateur) qui ne supportait pas qu'on l'appelle comme ça et qui voulait qu'on l'appelle Petrus et Delcros (radar). Après une heure de vol un petit incident intervient. Température 0°C au moteur droit. Après réflexion et recherches je me suis aperçu de ce que c'était. Les anglais utilisaient comme aiguille, une plume car c'était très léger et qu'il n'y avait pas besoin de contrepoids. Cette plume était enfilée sur l'axe où elle était collée. Seulement, il y a une chose à laquelle ils n'avaient peut-être pas pensé, c'est que parfois dans les avions, il faisait plus de 70° C. Alors les colles ne tiennent pas dans ces conditions. Pas de problème, je m'en suis rendu compte assez rapidement. De toute façon, ce n'était pas gênant, je voyais que cela tournait bien. Mais après deux heures trente de vol, c'est là où ça se corse, pression d'huile à 0. Alors là c'est pas pareil ! Je regarde mon moteur, pas d'évacuation de fumée, il tournait rond. Je regarde de nouveau mon instrument, c'est le même problème. Encore l'aiguille ! Mais vous savez, ça fait boum ! Surtout que là, nous étions dans une vaste nature. Je ne sais pas où nous nous serions posés. Enfin, nous arrivons à Khartoum. Remise en état de l'avion et nous prenons place au terrain qui nous est attribué, "Gordon's Tree". Le terrain est situé à environ vingt kilomètres de Khartoum. Il y est, quand même, relié par une route goudronnée. Cet endroit était curieux car je pense, qu'à l'origine, celui-ci était un parc destiné aux unités en transit. Cependant, il y avait de quoi nous loger. Nous y sommes restés un bon moment, le temps des opérations d'Erythrée et d'Abyssinie. Et là, il y a eu du travail. Tous les jours, un ou deux appareils décollaient pour bombarder.



Illustration de cette page par une vidéo

Flashez le Code ci-contre avec votre mobile ou cliquez dessus



Lancer des tracts, c'était le gros problème. Il y en a eu des quantités de lancés pour essayer de retourner la mentalité. Les équipages avaient un passé et inscrivent le message suivant : "Ne leurs coupées pas, ils sont pour nous." Vous voyez ce que cela signifiait...

Le 20 octobre 1941, nous partons en opérations en Libye. Ce furent les opérations de Gambout, Tobrouk, et la fameuse passe d'Al Faya. Al Faya ce fut quelque chose de terrible parce que c'est une fissure dans la colline, qui descend en pente assez raide. Les Italiens s'y étaient installés avec une DCA très importante pour protéger Tobrouk. Il a fallu les déloger de là et cela nous a coûté deux équipages. on ne pouvait pas emprunter la passe en descendant car cela était trop difficile. Mais en montant nous étions plus vulnérables à la DCA.

Il arriva une chose d'horrible à Gambout. Ce n'était pas un terrain à proprement parlé mais plutôt une vaste plate-forme. En face de nous, il y avait des Néozélandais et des Australiens. Lors d'un décollage sur alerte, les deux unités se firent face. Je ne sais pas si voyez le chantier ! Nous, ça nous a coûté trois avions et quatre hommes, et eux ça leur a coûté six appareils. Ils n'étaient pas complètement détruits, mais suffisamment endommagés pour être inexploitable. Cela c'est un coup dur et en plus la veille de Noël !

En février 1942, je rejoins la base de Rayak au Liban et le 1er mars, je suis affecté à la BA de Damas (Syrie) pour école. C'est là qu'un jour, sur un Blenheim qui avait eu quelques ennuis, je devais faire un vol d'essai.

J'étais prêt, je venais de faire chauffer les moteurs, quand un grand gaillard me tapa sur l'épaule et me dit : "Tu descends, tu laisses ta place", ce à quoi je répondis "Non, j'ai un vol d'essai", "Tu laisses, il y a quatre parachutistes qui viennent d'arriver, ils veulent faire une reconnaissance." Je leur ai laissé ma place, il était aux alentours de 11 h du matin. Décollage, tout se passe bien. Il fait un passage, on le voit partir sur Damas, mais bas, trop bas. on l'a vu passé sur les jardins de Damas et puis "VOUM.. !" On a su pourquoi après. A 11 h 30, la température au sol est très haute. L'air est donc beaucoup moins dense. Quand il a tiré dessus et comme il était trop bas, il a touché et s'est aplati. Et alors là, la gerbe, on a rien retrouvé. J'aurais dû être à bord...

Le 1er octobre 1942, nouvelle affectation, au groupe "NORMAN-DIE".

Le 12 novembre 1942, c'est le départ pour l'URSS. Nous partîmes avec trois engins presque identiques au Dakota à la différence qu'ils n'étaient pas équipés des mêmes moteurs. Je ne sais pas comment ces gars là peuvent voler. Décollage, déjà dans le coin de Téhéran c'est pas drôle parce qu'il y a une montagne qui est de taille ! Immédiatement après, on vole au ras de la mer Caspienne, à cause de la chasse ennemie. On a fait tout notre voyage au ras. De la Caspienne on a sauté au ras de la cime des arbres. Nous nous sommes posés dans un coin qui s'appelle Ouralsk. Tenez-vous bien, Français, nous étions en cravate etc, etc... Quand nous sommes descendus, nous étions en petites socquettes de soie et eh petites chaussures. Mais il y avait 30 cm de neige pour nous accueillir. Cependant, ce que je n'ai jamais compris c'est comment les pilotes avaient trouvé le terrain et le moyen de s'y poser. Ils sont venus nous chercher avec des lampes électriques !

Les conditions météorologiques ne nous facilitaient pas la tâche. Un jour, j'ai mis un temps considérable à fixer un tout petit écrou. Après avoir fini ce travail, je m'apprêtais à rentrer quand un soldat russe me fit signe d'approcher. J'ai obtempéré, quand, arrivé devant lui, il ramassa de la neige et m'en frictionna le visage. Je n'ai pas du tout apprécié la plaisanterie mais je me suis retenu car les consignes de bon comportement avec les Russes étaient on ne peut plus claires. Déjà que nous avions eu quelques problèmes avec les Anglais ! Bon, le lendemain, je rencontrai un Colonel russe qui parlait un français magnifique. Je lui ai donc expliqué ma petite affaire de la veille et ce dernier m'expliqua tout simplement que ce soldat avait remarqué que j'étais en train de geler. En effet, quand on gèle, le tour de la bouche, les narines, deviennent marrons. Sa friction n'avait donc pas d'autre but que de me réchauffer et de m'empêcher de geler. Il m'expliqua ensuite que pour savoir si l'on est en train de geler sur place, il suffit de se pincer le nez. Si les narines restent collées à l'arrête du nez, c'est qu'on gèle !

Au début du printemps, la neige avait fondu laissant place à une grande flaque. Jamais d'aérodrome, nous étions toujours dans la nature. Quand les appareils étaient mis en piste, ils roulaient doucement.

Mais quand ils tombaient dans un trou, ils mettaient les gaz et là ils levaient la queue ! Donc, il fallait être là pour empêcher ça. on soulevait l'aile pour le porter plus loin. Un de mes camarades, un nommé Carrel, avait trouvé une solution beaucoup plus simple. Il sautait sur le plan fixe à l'arrière et il attendait. Un jour, avec Risso aux commandes, lors d'un décollage sur alerte, celui-ci a trouvé le moyen de prendre la piste et de mettre les gaz en embarquant mon Carrel. La plaisanterie a duré un bon moment et Carrel s'est rendu compte qu'il fallait qu'il saute. Comme c'était un sportif, il s'est retrouvé avec le bord d'attaque dans le ventre. Il s'est fait glisser et est passé en dessous. Il s'est laissé tomber et a roulé telle une boule et s'en est tiré avec quelques gnons ! Il en a été quitte pour une sacrée frousse. A propos de Carrel, cela me rappelle une anecdote en Libye où les Frizous, le matin, venaient nous dire bonjour en nous lâchant quatre bombes. Nous avions des dépôts d'essence qui étaient importants et nous avions nos logements dans le sol avec une tente par dessus. Un jour, il n'y eut que trois bombes. Il n'y en a pas eu quatre, mais il n'y en a eu que trois; Pourquoi ? J'en sais rien ! Toujours est-il, que dans le courant de la matinée, ils sont venus nous rendre une autre visite. Ils nous ont mitraillés. Carrel avait déjà subi des mitraillages en France. Il est devenu complètement paniqué. Infernal ! Un de mes camarades qui était rugbyman l'a coincé. Lors des mitraillages Carrel devenait dingue. Une autre fois, la même chose, à la tombée de la nuit, ils sont encore venus nous rendre visite. Alors là, la frousse, il est parti dans la nature.

Il s'est récupéré chez les Australiens qui étaient nombreux dans le coin car ils assuraient la garde des terrains etc... Ils l'ont pris pour un Fritz. "Come on fucking german !" Il est revenu avec des plaies et des bosses malgré ses tentatives pour expliquer aux Australiens qu'il était Français libre. Mais comme il parlait très peu l'anglais... Trop tard, il a quand même pu se faire identifier et l'on est allé le récupérer là-bas.

Bref, le 30 septembre 1943, j'ai été rapatrié à la BA de Rayak.

Le 1er janvier 1944, je suis affecté à la BA n°2 à la SLA de la BE 325.

Le 16 mars 1944, nouvelle affectation au Parc de l'air du Moyen-Orient.

J'ai malheureusement passé la fin de la guerre à Rayak à l'Atelier Industriel de l'Air où nous étions cantonnés dans un coin bien défini. Et comme le mess était très petit, on avait pour ainsi dire pas de contact avec les autres unités ou très rarement. Nous vivions presque en autarcie. Un jour le colonel m'appelle et me dit :

"Vous allez pouvoir vous mettre en grande tenue."

"Pourquoi ? Qu'est-ce qu'il se passe ?"

"La libération de Paris, c'est pour bientôt !"

Alors là... C'était au moment des débarquements alliés ...

Le sergent-chef LELOUP regagnera la France en vainqueur, s'y mariera et fondera un garage à Paris. Il s'est éteint le mois dernier à Fontainebleau, près de Champagne/Seine où il s'était retiré. La fin de son éloge funèbre s'est terminée ainsi :

A vous Madame, à vous sa famille, je voulais vous dire combien nous sommes tristes.

Le conseil d'administration du Mémorial Normandie-Niémén tout entier, les descendants des acteurs de cette formidable épopée, les adhérents du Mémorial qui n'ont pu venir jusqu'ici aujourd'hui, les internautes qui ont laissé des messages de sympathie sur le site internet, se joignent à notre démarche et nous ont demandé d'être porteurs de leurs messages de sympathie et de condoléances. Le colonel Fetissof, Président de l'association des vétérans russes du Normandie-Niémén et de la 303ème Division Aérienne russe s'est associé à votre peine immense par l'envoi d'un message qui vous a été remis.

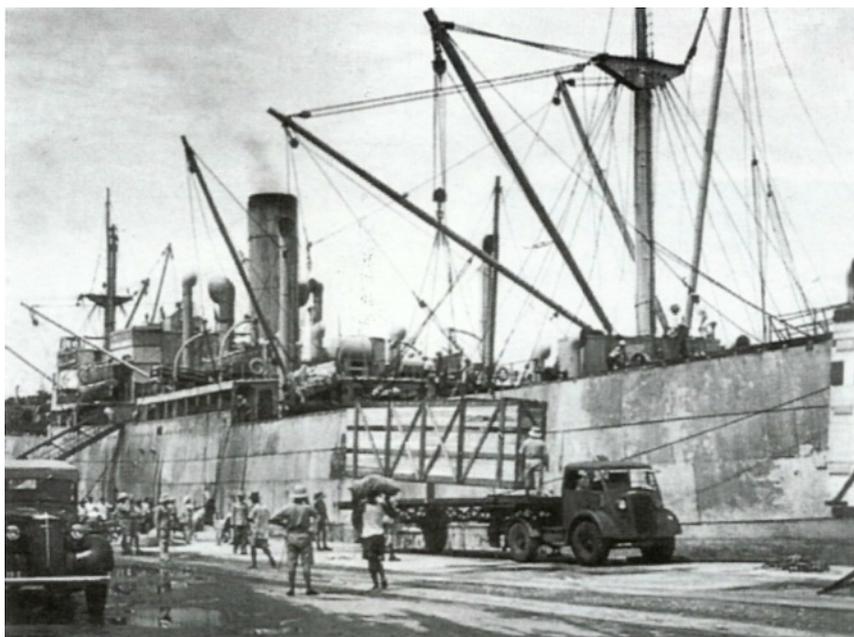
Monsieur Roland de Pange, dont votre mari fut le mécanicien de son père, et que j'ai eu hier au soir au téléphone m'a dit combien il était malheureux de ne pas pouvoir être à vos côtés.

Nous vous exprimons ici toute notre amitié et notre respect.

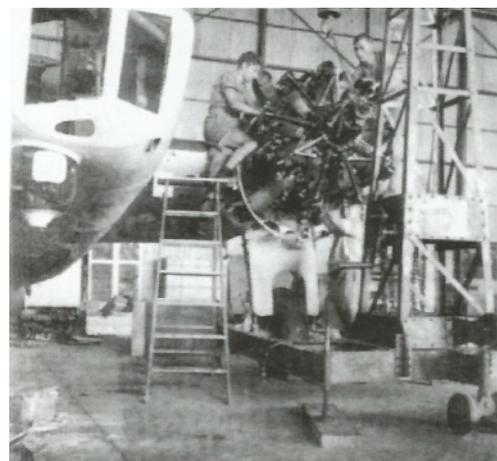
(1) A Saint-Athan, il devra montrer son envie de poursuivre le combat, et sera « sélectionné » par les services anglais

(2) Blenheim Mk,I

(3) Blenheim Mk,IV



Déchargement à Douala des caisses contenant les premiers avions des FAFL



Montage d'un bombardier Blenheim Mk.IV

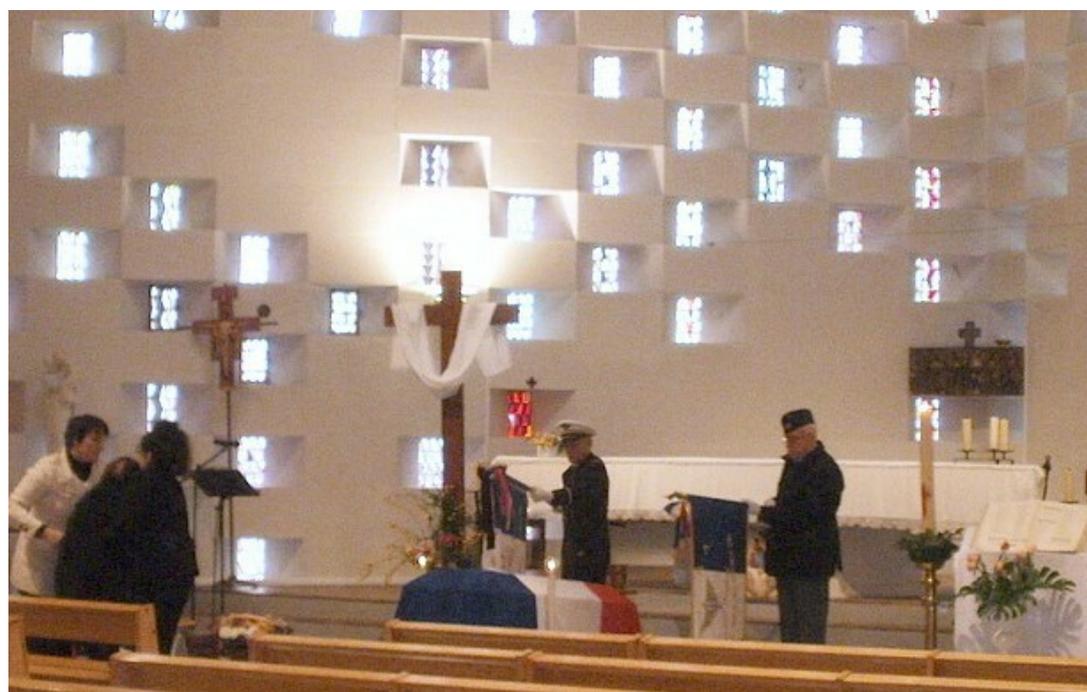


Peinture des cocardes et des croix de Lorraine sous l'aile d'un Blenheim



En savoir plus sur le Forum

Flashez le Code ci-contre avec votre mobile
ou cliquez dessus



Les honneurs rendus par l'ANSORAA à la fin de la cérémonie, devant Mme LELOUP

Les bunkers usines de la Kriegsmarine

2^e partie

par Patrick Fleuridas

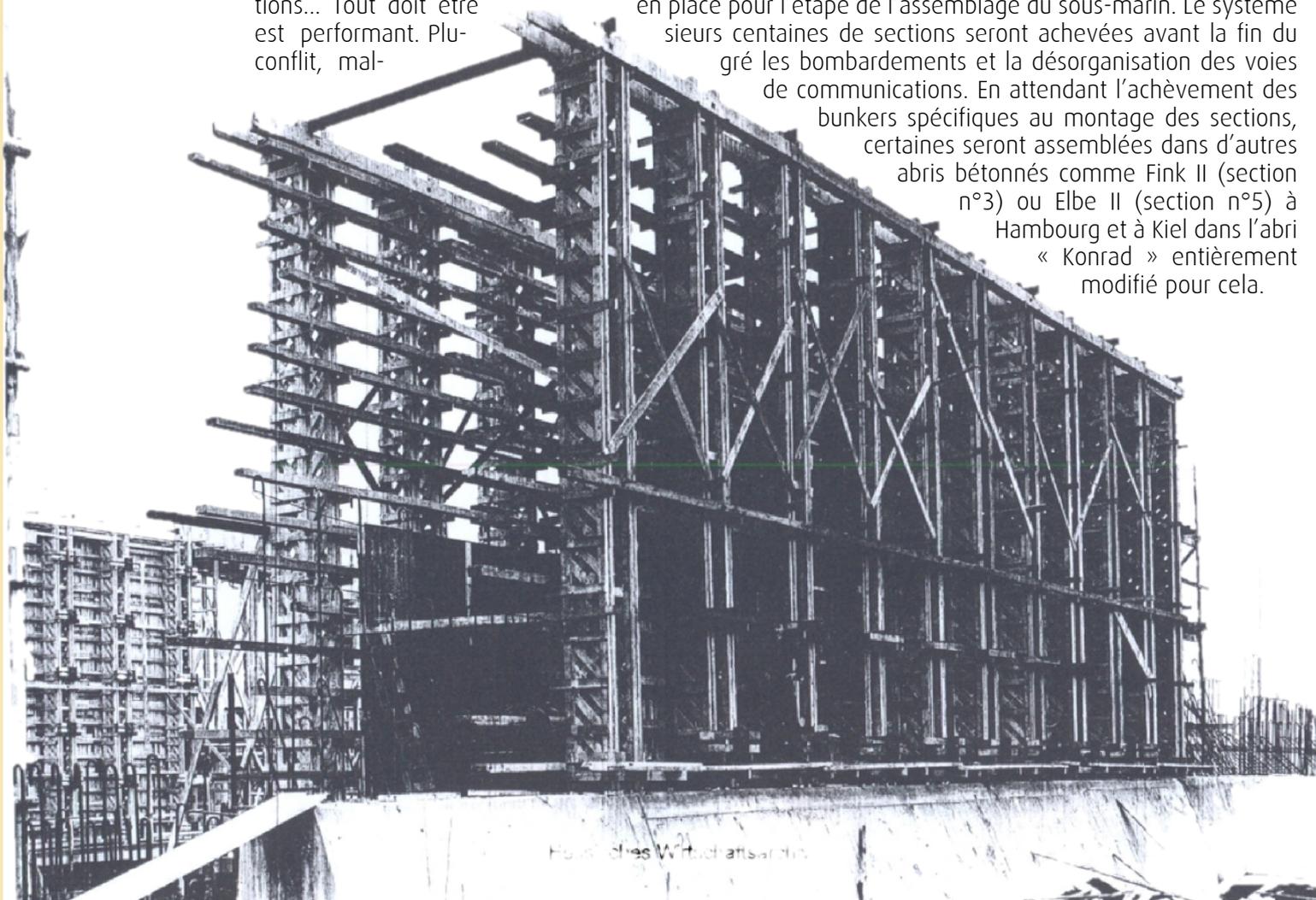
Un ambitieux programme de construction

La chaîne complète de production et d'entretien des nouveaux sous-marins doit être protégée des raids de plus en plus nombreux et dévastateurs des Alliés sur l'Allemagne. L'OKM, commandement supérieur de la Marine, va mobiliser bureaux d'études et chantiers de constructions navales pour gagner ces nouveaux défis. Plusieurs types d'ouvrage sont alors planifiés. La priorité absolue est réclamée par le Grand Amiral Karl Doenitz pour mener à bien cet immense programme représentant plus de quatre millions de m³ de béton à couler.

Abris pour le montage des sections de U-boat :

Ces dernières arrivent en pièces détachées des différents lieux de production dispersés en Allemagne. Il faut mettre en place une chaîne de montage, un peu à l'image de celle utilisée pour les automobiles. Montées sur des chariots sur rails qui avancent de poste en poste, les sections sont complétées à chaque étape de montage. Aménagements intérieurs, circuits électriques, air comprimé, communications... Tout doit être en place pour l'étape de l'assemblage du sous-marin. Le système est performant. Plusieurs centaines de sections seront achevées avant la fin du conflit, malgré les bombardements et la désorganisation des voies de communications.

En attendant l'achèvement des bunkers spécifiques au montage des sections, certaines seront assemblées dans d'autres abris bétonnés comme Fink II (section n°3) ou Elbe II (section n°5) à Hambourg et à Kiel dans l'abri « Konrad » entièrement modifié pour cela.



Abris pour l'assemblage des sections :

Il s'agit de l'ultime phase de construction. Les sections arrivent par barges ou sur plateaux de transport aménagés des chemins de fer, en fonction des modèles. Là encore le système de la chaîne de production est mis en place. Ainsi pour l'ouvrage « Valentin » c'est douze sous-marins qui sont en cours d'assemblage simultanément. La mise à l'eau s'effectue toujours dans l'abri grâce à un bassin lui-même relié à l'extérieur par une écluse. Cela permet en outre d'effectuer les premiers tests d'étanchéité de la coque. Plusieurs ouvrages de ce type sont envisagés, mais seul le bunker « Valentin » sera construit, mobilisant jusqu'en avril 1945 tous les moyens techniques disponibles.

Abris pour l'entretien des sous-marins :

Le type XXI demande lui-aussi un entretien ou des réparations. Il faut donc prévoir des abris capables d'effectuer la simple maintenance ou des interventions plus complexes nécessitant une mise hors l'eau du sous-marin et adapté aux dimensions du type XXI. Le programme prévoyait en novembre 1944, la construction de 11 abris en Allemagne et en Norvège, d'une capacité totale de 178 unités (bunkerplätze)

Le plus important devait être celui de Rügen sur la mer Baltique avec une capacité de 36 unités dans un bunker de 340 mètres de long sur 220 mètres de large... Les projets sont nombreux, mais aucun ne sera à son terme, la majorité ne restera qu'à l'état d'ébauche de plans ou de quelques terrassements légers.

Techniques de construction

La taille du nouveau sous-marin impose des alvéoles plus longues et surtout plus larges. Pour satisfaire ces contraintes, de nouveaux systèmes de poutrelles pour supporter le toit sont étudiés et construits. Deux sortes seront utilisées. Les premières, métalliques, appelées « Melanträger » ont une hauteur de 285 cm sur 60 cm de large et 29 mètres de portée maximum. Disposées côte à côte, un imposant ferrailage est mis en place entre-elles avec des fers à béton de 12mm dans un maillage de 25x 25 cm, représentant 49 kg d'acier par mètre cube de béton coulé. Ce système sera utilisé jusqu'en juillet 1943 à Dora I, l'abri construit à Trondheim en Norvège. Le second système est en béton précontraint, en forme arc et appelé « Spannbetonträger » Ces éléments, d'une largeur de 35 cm, ont une portée maximum de 32 mètres pour une hauteur variant de 2,4 mètres à 4,46 mètres selon les modèles pour un poids de 47 tonnes au plus. Le ferrailage n'est que de 35 kg d'acier par mètre cube de béton. Ces éléments présentent plusieurs avantages : plus grande portée, construction dans l'enceinte du chantier ou ailleurs avec transport par voies navigables comme cela sera le cas pour le bunker « Valentin ». Autre avantage, l'économie d'acier pour une résistance identique. Elle est estimée, par exemple, à 18.760 tonnes pour l'ensemble des trois bunkers « Kilian, Konrad et Fink II » Enfin un dernier modèle, plus simple, appelé poutrelle de renfort, « Hoyerträger », d'une longueur de 6 à 9 mètres est utilisée en fond de coffrage perdu quand une seconde dalle de toit est coulée.



Photo de Konrad en Mai 1945

L'abri « Konrad » à Kiel

En avril 1943 débute la construction d'un abri destiné à la réparation des types VII. Afin de gagner du temps, c'est dans l'enceinte même des chantiers navals de la « Deutsche Werke und Werk Kiel » que se porte le choix du site d'implantation du bunker. Afin de supprimer la phase préparatoire des fouilles et de terrassements, c'est un ancien dock datant des années 1871/1879, le numéro III, qui est choisi. Le dock voisin, numéro IV est d'ailleurs comblé pour stabiliser le terrain et servir d'aire d'entreposage des matériaux. La firme « Wayss und Freytag AG » a la charge du chantier. Les travaux débutent en avril 1943. Les murs extérieurs, épais de 3,5 mètres sont construits à l'écart des parois de l'ancienne darse (bassin rectangulaire servant à l'accostage des cargos) car ces dernières n'auraient pas supporté une telle charge. Le bassin est maintenu en eau afin d'y faire accéder des barges pour évacuer les fouilles des fondations. Ces dernières sont imposantes avec une base stabilisatrice très large. Elles sont achevées en août 1943. L'élévation des murs débute en décembre, par l'extrémité amont du bassin où sont construits sur 3 niveaux les futurs ateliers et magasins de pièces

détachées. Les plans sont modifiés en février 1944. Il est tout d'abord décidé d'ajouter un sas écluse. Une avancée de 28 mètres dans le bassin du port est nécessaire. Afin de stabiliser rapidement un fond vaseux, plusieurs caissons en béton armé sont immergés, le premier dès le 16 février. En second lieu le bassin est entièrement rempli de sable car l'utilisation de l'abri a changé. Il s'agit maintenant d'installer une chaîne de montage des sections n°1, 3, 4, 5, 6 et 8 du futur sous-marin type XXI. Les murs sont pratiquement achevés et le 19 avril 1944 débute la pose de 200 poutrelles du type « Spannbetonträger » qui ne va durer que 16 jours.

L'ensemble est progressivement recouvert de 3,5 mètres de béton. Dans la nuit du 23 au 24 juillet 1944, un raid de la RAF, regroupant 628 bombardiers a pour objectif Kiel, ses chantiers navals et le bunker « Konrad ». 10 coups au but sur l'ouvrage interrompent les travaux d'achèvement. Il faut attendre le 15 août pour que le chantier redémarre. Moins de 2 semaines plus tard, un second raid massif a lieu dans la nuit du 26 au 27 août et retarde encore le chantier. Ce n'est qu'au début du mois d'octobre que le bunker est déclaré achevé. Dès le 2, les premières sections commencent à être montées et cela jusqu'en mars 1945. A cette date la nouvelle priorité est la construction des sous-marins de poche « Seehund », (phoques). La chaîne de montage est utilisée pour assembler les 3 parties de ce petit sous-marin qui est la nouvelle priorité de la Kriegsmarine. Rapide à construire, il ne réclame qu'un équipage réduit de 2 marins. Sa vocation est avant tout côtière bien sûr, mais désormais les objectifs maritimes ennemis sont aux portes de l'Allemagne...

L'abri « Hornisse » à Bremen

Au début de mars 1944 débute la construction de cet imposant abri. Comme pour l'ouvrage « Konrad » c'est au sein même des chantiers de constructions navales de l'AG Wesser que l'emplacement est choisi, en exploitant une ancienne cale de construction pour cuirassés de la classe « H »* Elle mesure 370 mètres de long sur 65 mètres de large. Le plan prévoit un abri de 362 mètres sur 68 mètres, car les murs porteurs de la dalle de toit doivent être légèrement décalés vers l'extérieur.

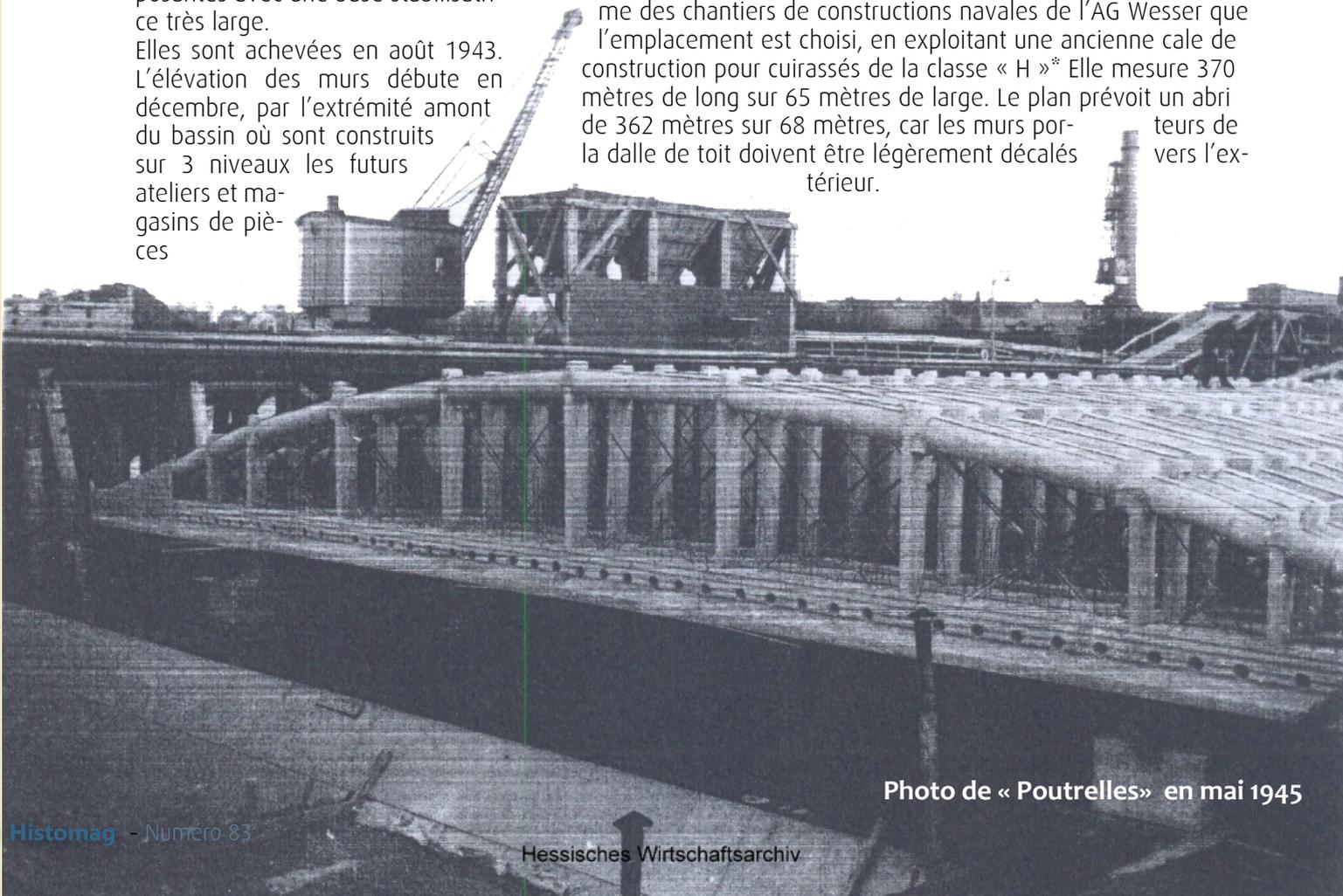


Photo de « Poutrelles » en mai 1945

Béton

Un double mur de soutènement est construit au milieu de la cale pour soutenir la dalle de toit constituée de deux parties. A la fin d'octobre 1944 la partie nord de l'ouvrage est achevée pour les murs extérieurs ainsi qu'une grande partie du mur central. Les premières poutrelles du type « Spannbetonträger » sont mises en place. La dalle de toit atteint 4,5 mètres d'épaisseur. Les ingénieurs étudient la possibilité de porter à 7 mètres la protection finale en coulant une seconde dalle sur des poutrelles de renfort « Hoyer-Träger » mais se pose le problème de la résistance des fondations, en particulier celles de la cale initiale. Les travaux se poursuivent malgré les bombardements. En février 1945, le plan est profondément modifié. L'abri ne doit plus être consacré uniquement au montage des sections, mais aussi à la réparation des sous-marins. Un sas-écluse, une cale asséchable et une autre sèche sont programmées. Le 30 mars 1945, une attaque massive de l'USAF a lieu sur le port de Bremen et ses installations. Le bunker est touché par plusieurs bombes de grande puissance. L'une d'elle, en tombant sur le bord du toit détache

une masse importante de béton. Le 6 avril les travaux sont abandonnés. Depuis quelques semaines déjà, tous les moyens sont dirigés vers l'ultime bunker en phase de finition : Valentin. C'est donc un ouvrage inachevé et bombardé que les anglais découvrent en arrivant à Bremen au début du mois de mai 1945. Si 75 % des murs sont en place, à peine 25% de la dalle de toit est coulée. Seule la partie achevée sera conservée, soit le quart, le reste sera détruit. Sur la dalle un immeuble de bureaux est construit dans les années 1968/69.

**A partir de 1937, le renouveau de la Kriegsmarine dans le domaine des navires de surface s'ébauche rapidement. Après plusieurs modifications, le « plan Z » prévoit un large programme de construction d'unités jusqu'en 1947... La série « H » doit comprendre plusieurs modèles, de plus en plus imposants, jusqu'au H 44, un cuirassé de 344 mètres de long, jaugeant 141 500 tonnes (à titre de comparaison, le Bismarck n'en fait que 45 451 tonnes et mesure 250 mètres) et armé de canons d'un calibre de 50,8 cm. Mais la construction de tels navires demande des cales surdimensionnées qui n'existent pas à l'époque. En mai 1939, le contrat de construction pour deux navires « H 39 » est signé entre l'OKM et les chantiers Blohm und Voss pour une unité à Hambourg et A.G. Wesser pour un second exemplaire à Bremen. Une nouvelle cale de construction est creusée. Afin de stabiliser le sol constitué d'alluvions et de nappes d'eau souterraine, une couche d'argile de 15 mètres d'épaisseur est mise en place après un terrassement de 621.000 m³. Enfin une dalle en béton armé de 4 mètres est coulée. Les murs, de forme triangulaire, atteignent une largeur de six mètres à leur base pour une hauteur de 11 mètres. En octobre 1939, le projet « H39 » est abandonné, mais les travaux se poursuivent jusqu'à la fin de 1942, date à laquelle l'ouvrage est achevé à 95%.*



Photo de « Hornisse » en mai 1945

L'abri «Valentin» à Bremen

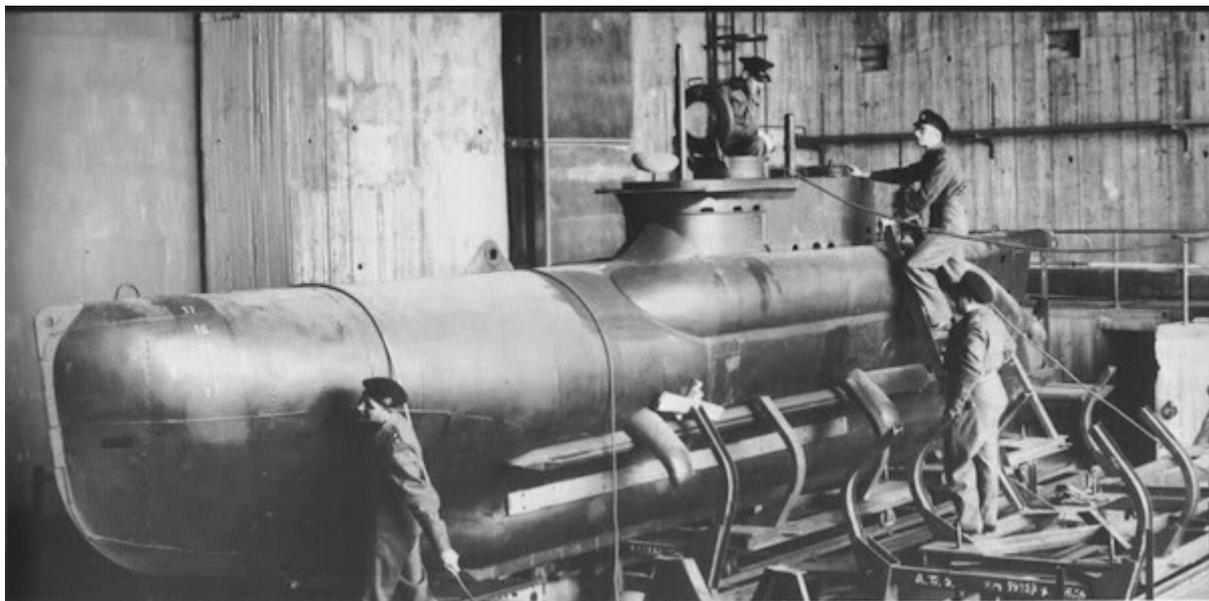
Les terrassements débutent en février 1943. L'importance de l'ouvrage est sans précédent. Autant pour les dimensions que pour son importance dans le programme de construction du type XXI. Il est le dernier maillon, indispensable, de la chaîne de production : l'assemblage.

La planification pour les entreprises participantes à la construction est établie par la Direction de la construction navale d'Hambourg et de la Ligue hanséatique ainsi que l'Einsatzgruppe OT de Wilhelmshaven. L'Arbeitsgemeinschaft Agatz & Bock, dont le siège est à Berlin et Cologne, est chargé de la planification du chantier avec les différentes entreprises retenues. Au total, plus d'une cinquantaine d'entreprises participent au chantier. Pour le choix de l'emplacement, le site de Bremen-Farge est retenu car à proximité des chantiers navals de Bremer Vulkan à Vegesack et la Deschimag Werk AG Weser de Brême-Gröpelingen et facilement accessible par voie navigable. Le terrain où doit être édifié l'abri bétonné, à proximité d'une centrale électrique déjà construite, présente une composition géologique stable et adéquate à supporter l'énorme poids du nouvel ouvrage représentant un volume estimé de 800 000 m³.

Après quelques retards, les fondations sont coulées en octobre 1943 et en grande partie achevées en mars 1944. Afin d'assurer la stabilité du bâtiment, elles descendent à près de 15 mètres de profondeur et sont larges de 12 mètres. Le 6 avril 1944, les prévisions d'achèvement sont annoncées pour le début de l'année 1945. Le 22 du même mois c'est la visite de Dönitz sur le chantier.

Le 1^{er} août la première poutelle « Spannbetonträger » est mise en place. L'ouvrage est énorme** avec une longueur de 426 mètres et une largeur qui varie de 67 à 97 mètres, mais inférieure au plan initial qui prévoyait l'arrivée des sections par une barge jusque dans l'abri lui-même. Le déchargement s'effectuait en toute sécurité. La hauteur intérieure atteint 22 mètres au maximum, record de toutes les constructions réalisées pour ce type d'ouvrage. Les murs extérieurs sont épais de quatre à cinq mètres selon les zones et supportent une dalle de toit de 4,5 mètres complétée d'une seconde dalle, portant l'épaisseur totale à sept mètres. Le 10 novembre 1944, Albert Speer déclare que la construction et l'achèvement de « Valentin » est une priorité absolue. Goebbels visite à son tour le chantier le 25 novembre.

Sous-marins de poche « Seehund » (phoque)



Béton

Afin de tenir les délais du programme de construction, des milliers de travailleurs forcés et de prisonniers de guerre ou de travailleurs étrangers sont présents sur le chantier tous les jours. En octobre 1943, A G Weser estime qu'il faut 20 000 travailleurs en permanence sur le chantier pour tenir les délais. Au total c'est de dix à douze mille personnes qui s'activent en ajoutant les travailleurs qualifiés allemands, les gardes, les contremaîtres et les ingénieurs. Au moins quatre mille travailleurs forcés employés sur le chantier sont morts d'épuisement, de mauvais traitements, de maladies ou de malnutrition, mais aussi pendant les raids aériens. Près de 35 % sont absents car inaptes au travail pour maladie. Ils sont internés dans sept camps différents sur un rayon de 3 à 8 km du site. La surveillance des internés est assurée par un détachement du 7. Marineersatzabteilung 25 dans un premier temps. Mais le nombre de prisonniers augmentant sans cesse,

ce sont les 600 soldats du 36. Marineeratzabteilung 25 qui renforceront la surveillance. Le camp de concentration de Neuengamme, celui de la Gestapo de Brême, un camp de prisonniers de guerre et trois camps de travailleurs forcés provenant de divers pays occupés fournissent les effectifs réclamés.



Valentin en construction. Au fond les trois niveaux pour ateliers



Ferrailage du radier de « Valentin »

Les prévisions de lancement des sous-marins sont programmées. Un U-Boot par semaine dès le mois de mai 1945, puis 4 à partir du mois d'août. Ensuite c'est un nouveau U-Boot qui doit sortir du sas toute les 56 heures, soit un peu plus de 2 jours. Pour cela il est prévu 2 équipes se relayant et travaillant 10 heures chacune... Un total d'environ 150 unités par année est planifié.

Le fonctionnement de l'assemblage est simple. Il est basé sur le même principe que celui de fabrication des sections. C'est une chaîne ininterrompue, le sous-marin évoluant de poste en poste sur des chariots et passent d'une alvéole à la suite en utilisant des chariots transbordeurs montés sur des rails transversaux. En premier lieu un important hall permet de stocker 25 sections qui arrivent par trains spéciaux ou par barges (comme le plan du bunker est modifié afin d'en accélérer l'achèvement, des barges plus petites d'une capacité de 4 sections pénètrent dans l'ouvrage par l'écluse normalement réservée aux sous-marins. Chargées sur des chariots, les sections traversent ensuite toute la largeur du bunker pour être stockées) Lorsque toutes les sections sont en place, l'ensemble avance sur les chariots tractés par un treuil d'une capacité de 30 tonnes. La dernière étape est celle de la mise à l'eau dans un bassin d'essai. Si les tests sont concluants, le sous-marin passe dans l'écluse puis accède au fleuve Weser. Pris en charge il gagne alors les chantiers de Bremen, tout proches, pour les ultimes finitions avant le départ en mer du nord pour les essais.

Le 27 mars 1945 la RAF bombarde le site. Des appareils Lancaster, les seuls à pouvoir embarquer ce type de bombe, avec 13 « Grand Slam » de 9,9 tonnes et 4 « Tall Boy » de 5,5 tonnes bombardent le site. Deux bombes « Grand Slam » touchent le bunker. Elles pénètrent dans la dalle de toit, épaisse de 4,5 mètres à cet endroit, sur deux mètres de profondeur et explosent, provoquant un percement total du toit au dessus des stations de montage 5 et 8. Trois jours plus tard, un second raid de l'US Air Force a lieu. Les bombardiers embarquent des bombes de 2,5 tonnes. Insuffisantes pour percer le béton, mais l'objectif est de détruire toutes les infrastructures autour du bunker. La mission est accomplie avec succès. Devant l'ampleur des dégâts sur le chantier et l'impossibilité de réparer rapidement l'ouvrage, les autorités décident après une semaine de nettoyage et déblaiement, d'abandonner purement et simplement le site. On peut se poser la question de savoir pourquoi les Alliés ont-ils toléré si longtemps la construction de « Valentin ». La réponse est simple. Pendant près de 2 ans les autorités allemandes ont mobilisé des moyens techniques et humains colossaux pour l'édification du bunker et en seulement 2 raids aériens ciblés, tout cela a été anéanti...



Déportés du travail sur le même chantier, reconnaissables à leur tenue rayée.

Fin de la 2^{ème} partie

*** Valentin est la plus importante construction monolithique de la seconde guerre mondiale construite par les Allemands. Les chiffres qui suivent donnent une idée de l'importance du site et des incroyables volumes de matériaux utilisés:*

On estime à plus de 450 000 m³ le volume de béton coulé entre octobre 1943 et mars 1945. Cela est équivalent à la construction de 770 abris à personnel du type R 622.

1 000 000 tonnes de granulats (sable et gravier) et 220 000 tonnes de ciment (soit 4,4 millions de sacs) ont été utilisés pour la fabrication du béton.

27 000 tonnes d'acier pour le ferrailage de l'ensemble.

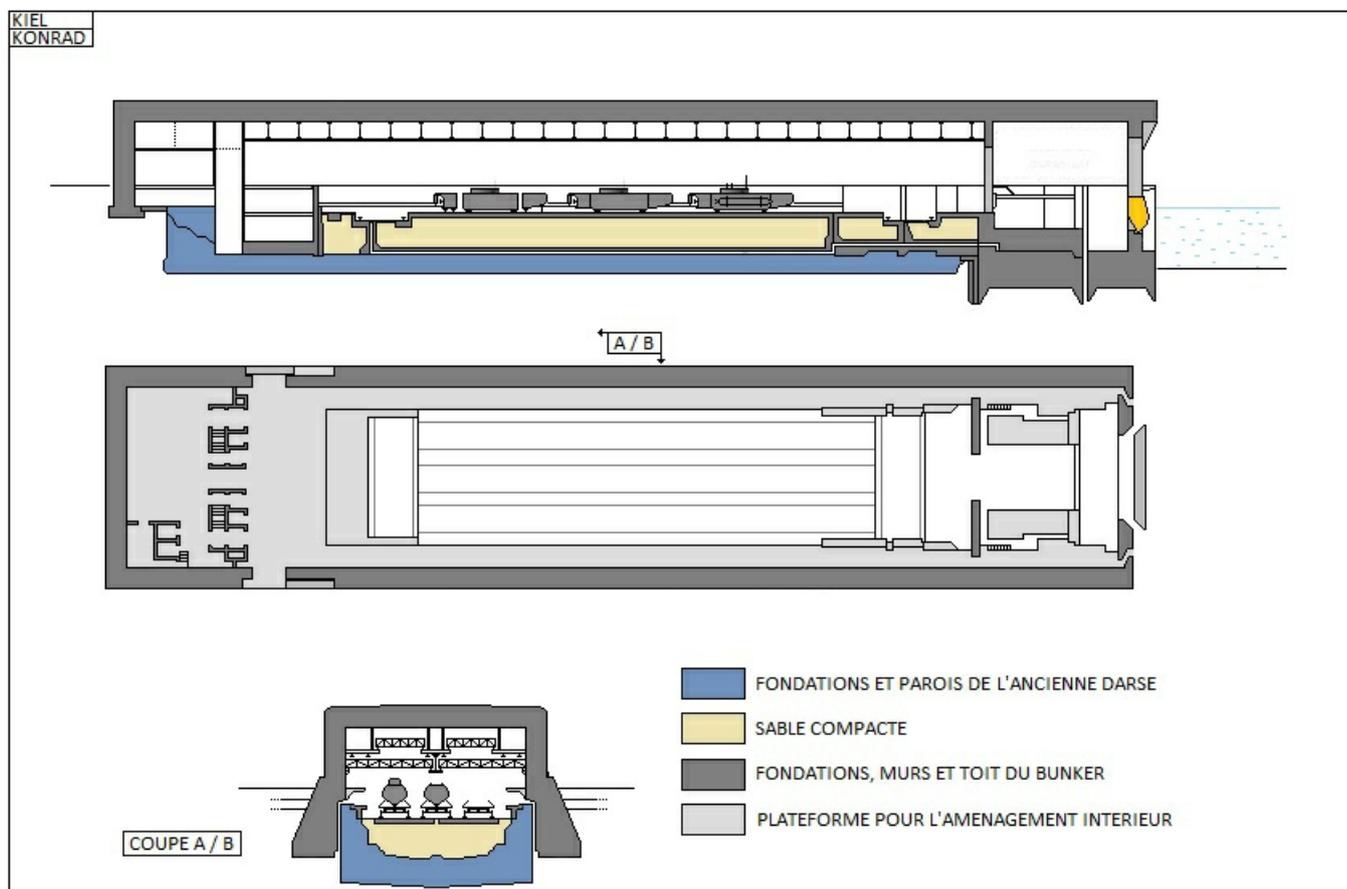
La surface au sol est de 35 375 m². Le bassin-écluse mesure 170 mètres de long et 12 mètres de large pour une profondeur de 13 mètres.

Six pompes surpuissantes d'un débit de 1000 litres/seconde vident le bassin en moins de deux heures.

Le coût du projet s'élève à 120 millions de Reichsmarks.

La troisième partie sera consacrée aux raids aériens alliés sur les villes de Bremen, Hambourg et Kiel et des destructions dans les chantiers navals. Un chapitre sur la mise au point par les Britanniques des « bombes anti-béton » et de leur utilisation. Enfin l'après-guerre et la disparition ou la nouvelle destination des bunkers.

Sources : voir rubrique première partie dans Histomag N°82, les plans sont de l'auteur de l'article



Les petits abris de la ligne Maginot

par Jean Cotrez

Pour cette nouvelle interview de la rubrique « Ceux qui restaurent... » nous allons pour la première fois et je n'espère pas la dernière, nous intéresser à la ligne Maginot. C'est Antoine Schoen qui répond à nos questions. Antoine et son association « les gardiens du Rhin » se sont attelés à la tâche de restaurer de petits ouvrages situés en avant de la ligne Maginot souvent sur les berges même du Rhin et de les ouvrir au public lorsque cela était possible.



Antoine Schoen au travail

Histomag : Pour commencer, pourriez-vous vous présenter et nous dire comment vous vous êtes lancés dans la restauration ?

Antoine Schoen : Habitant la banlieue de Strasbourg, j'ai grandi en jouant dans les fortifications de la place de la ville construites durant l'annexion. La passion de mon père pour l'histoire n'a naturellement pas freiné cet engouement. Visites des champs de bataille de 14-18, des fortifications de toutes époques et de toutes régions sont au cœur des balades lors de mes vacances et week-ends pendant mon adolescence. En 2003, je rejoins l'association des Amis de la Ligne Maginot d'Alsace qui œuvre à la restauration du fort de Schoenenbourg, le plus grand ouvrage visitable de la ligne Maginot d'Alsace. 5 ans plus tard, constatant que le front du Rhin est délaissé, avec quelques amis tout aussi passionnés que moi, nous fondons une association dont le but est de promouvoir l'histoire militaire du Rhin.

Le premier objectif de l'association a été la restauration de l'abri de l'ancienne redoute, un abri construit conformément aux critères édictés par la Commission d'Organisation des Régions Fortifiées (CORF). Ce type d'abri, normé, avec une mission spécifique adaptée au front du Rhin, n'a été construit qu'à une quarantaine d'exemplaire le long du Rhin. Seul exemplaire subsistant en bon état, nous nous sommes efforcés de le restaurer le plus fidèlement possible, ce qui nous a pris près de 5 ans. Nous perfectionnons cette action encore actuellement. Plus récemment, montant en puissance au fur et à mesure, nous avons pris en charge une casemate pour mitrailleuses qui nous demandera quelques années de travail. De plus, des actions plus ponctuelles sont en projet visant à préserver, sans forcément restaurer, d'autres ouvrages.

HM : Expliquez nous ce que sont ces blockhaus légers qui longent le Rhin et quel rôle leur était dévolu par rapport aux puissantes casemates de la LM ?

AS : Le fleuve est un obstacle sérieux sur lequel les stratèges de l'époque comptaient beaucoup. Comme tout obstacle, il doit être défendu ; un fossé ou un cours d'eau sans défense se comble ou se traverse. Une première ligne de défense, discontinue, appelée ligne de berge, interdisait le passage des ponts qui traversaient le fleuve. De plan type, ces casemates flanquent le Rhin dans une ou deux directions, en aval et/ou en amont. Leur armement est composé de 2 jumelages de mitrailleuses et 1 mitrailleuse lourde de 13,2mm par axe de tir. Cette dernière remplace les canons antichars que l'on trouve habituellement sur la ligne Maginot, canons qui étaient disproportionnés par rapport aux embarcations qui franchiraient le fleuve. A ces casemates construites durant la première moitié des années 30 s'ajoute une multitude de blockhaus pour une mitrailleuse par axe de tir. Leur architecture est variée et souvent très rudimentaire dans le nord, alors que le sud est mieux défendu par des blockhaus de plan type nommés « Garchery ». Ces blockhaus, situés sur la berge même ne sont armés que de mitrailleuses, sans chambre de repos. Les hommes logent dans un confort très sommaire exposés aux vues ennemies. Ce dernier ne se contenta d'ailleurs pas de les observer, il les bombarda le 15 juin 1940 occasionnant de nombreuses victimes, trahies par le béton en qui ils avaient pourtant confiance.



Blockhaus type Garchery sur la berge du Rhin

HM : Présentez-nous votre association « les gardiens du Rhin »

AS : L'objectif de notre petite association d'à peine une quinzaine de membres est assez large. Bien que nous nous attachions plus particulièrement aux fortifications des années 1930, nous souhaitons promouvoir l'histoire militaire du Rhin, quelle que soit la rive et ce, de la période romaine à la période OTAN. Les Romains avaient construit des Castella, des postes fortifiés qui doubleraient le Limes qui étaient à une centaine de kilomètres plus à l'est. Plus tard, au début du 18ème siècle, le Rhin redevenant une frontière, les Français construisent une ligne de fortification, l'ancêtre de la ligne Maginot. Cette ligne est constituée de redoutes terrassées et palissadées semblables aux camps romains que l'on connaît par la bande dessinée « Astérix et Obélix » (on ne peut pas mieux imaginer ces constructions). Restaurées successivement pour servir aux nombreuses guerres que connaît l'Alsace, elles ne seront démilitarisées qu'après 1815. Certaines subsistent encore de nos jours surprenant à chaque fois les visiteurs que je guide, amateurs de fortifications compris.

A la fin du 19ème siècle d'autres fortifications tout aussi méconnues du public voient le jour. La révolution industrielle et ferroviaire permet d'ériger les premiers ponts en dur sur le fleuve. Bien qu'il ne soit plus une frontière, le Rhin reste une position de résistance en cas de conflit. Les ponts ferroviaires sont alors fortifiés. Des garnisons logent pendant les conflits dans des tours construites sur les culées de rives qui dominent l'ouvrage d'art et ses abords. Il s'agit de défendre les ponts contre les partisans (ancien terme de groupe franc) qui, comme lors du conflit de 1870 chercheraient à couper les voies de ravitaillements.

Après la Seconde Guerre mondiale, le Rhin redevient une nouvelle fois une frontière qui restera active pendant la période OTAN, bien que les rives du fleuve aient été démilitarisées. Ce sont surtout les pontonniers qui continuent de s'exercer à franchir le Rhin et ce jusqu'à la dissolution du 1er régiment du Génie de Strasbourg Illkirch. Ce régiment était le gardien des traditions des pontonniers, là où la spécialité fut créée pendant les guerres révolutionnaires.

HM : Etes-vous soutenu par des municipalités ou quelques organismes culturels ou autre ? Si oui sous quelle forme ? Si non avez-vous des ressources afin de mener vos actions à bien ?

AS : Les collectivités locales soutiennent naturellement nos initiatives tant et si bien que certaines communes voisines nous sollicitent pour d'autres projets. A Drusenheim, la commune a financé et réalisé l'alimentation électrique de l'abri et nous a ponctuellement subventionnés en fournitures. L'association a néanmoins du mettre la main la poche pour l'achat de peinture ou l'acquisition des équipements qui meubleront les locaux. Les subventions publiques sont difficiles et compliquées à obtenir. User de l'influence de certains membres pour solliciter des mécénats est plus efficace. Je me suis personnellement improvisé « auteur » en écrivant un livret sur les abris de la ligne Maginot, profitant d'un silence des grands auteurs sur ces constructions CORF. Nous sommes ainsi parvenus à financer la quasi totalité des travaux de rénovation intérieure de l'abri de Drusenheim.

A Kilstett, la restauration de la casemate est rendue possible grâce au concours de la communauté de communes et la commune elle-même. Nous nous concentrons ainsi sur les travaux et non plus sur la recherche de financement qui peut demander tout autant d'effort que la restauration elle-même. L'investissement a d'ailleurs été important. Enterrée sous un monticule de terre, il a fallu l'intervention d'une entreprise de terrassement pendant deux semaines pour déterrer la casemate. Garde corps pour sécuriser le site, aménagements paysagers, nous n'aurions jamais pu supporter le coût de ces travaux.



Dégagement de la casemate de Kilstett qui était enterrée.

HM : Comment se passe la restauration ? Avez-vous un plan dans l'avancement de celle-ci ?

AS : La restauration de telles constructions implique une certaine technicité, une méthodologie particulière qui ne s'improvise pas. L'ambiance humide et l'oxydation avancée des éléments

métalliques impliquent des préparations et des produits adaptés. Un apprêt antirouille inadapté et c'est la rouille qui ressurgit, une peinture sans fongicide et ce sont les champignons qui recouvrent les murs, une étanchéité défailante et c'est le salpêtre ou le calcaire qui dégradent le fruit de longues heures de travail. Le bénévolat à beau ne rien coûter, il reste précieux.

Lorsque nous avons pris en charge l'abri, ses pièces étaient encombrées de palettes, les murs étaient noircis et les plafonds couverts d'une épaisse pellicule de suie. Les sapeurs pompiers s'exerçaient à l'intérieur brûlant palettes et plastiques. Debout sur un escabeau, la main en l'air, vêtu d'un imperméable et de gants pour se protéger tant bien que bien mal des projections d'eau saumâtre, il a fallu lessiver la suie des plafonds au dégraissant. Dans un milieu clos, difficile à ventiler, protégé par un masque des lunettes, péniblement, c'est dans un nuage de poussière que les murs sont brossés pour atteindre un fond sain. Les membres sont

régulièrement confrontés à des situations difficiles pour faire leur travail. Leur ténacité paie à chaque fois. La récompense de ce travail ingrat est le plaisir d'admirer les premières couches de peinture, les premières lueurs d'un réseau d'éclairage restauré, les premiers coups de manivelles d'un ventilateur qui ne tournait plus depuis 1940.

HM : Faites-vous face à des difficultés particulières (propriétés privées, municipalités, etc) ?

AS : Il n'est pas de bon ton de critiquer nos partenaires... Je dois néanmoins admettre que certaines « relations » peuvent être difficiles. Les moments les plus pénibles sont sans hésitation les formalités administratives : commission de sécurité, d'accessibilité aux personnes en situations d'handicap, bureau de contrôle... La réglementation est de plus en plus lourde et représente inévitablement un frein à nos actions. Mais elle a sa raison d'être et nous nous devons de l'appliquer.

Généralement nous sommes bien accueillis, même sans être intégré à la vie communale, même sans habiter la commune. Néanmoins, nous sortons de l'oubli des constructions qui représentent une sombre période de notre histoire. Certains voient d'un mauvais œil cette action et militent l'éradication pure et simple de ces encombrants blocs de béton. D'autres voient en nos actions une dépense inutile et

pensent que leurs impôts sont dépensés pour une cause sans intérêt. Ces derniers changent souvent d'avis après une petite séance pédagogique et surtout quand ils voient le résultat de nos travaux...



« Petit rafraîchissement » pour la casemate

HM : Avez-vous un projet à long terme concernant les casemates que vous restaurez ? Que souhaitez-vous en faire à la fin ?

AS : Outre l'ouverture au public de la casemate de Kilstett et de l'abri de l'ancienne Redoute, nous souhaitons promouvoir plus largement le patrimoine fortifié du Rhin afin que celui-ci subsiste encore, qu'il soit en plus ou moins bon état ou qu'il ait même disparu. Les moyens que nous retenons sont des publications internet et des expositions itinérantes.

Nous sommes également sur le point d'obtenir un accord avec deux propriétaires pour préserver deux casemates de berge du Rhin et quelques menues constructions sur le secteur de Strasbourg. Il n'y aura pas de valorisation touristique, les sites étant mal desservis. Seulement des actions afin de les protéger et les faire visiter aux amateurs avertis que cela intéresserait.

HM : Comme toutes les fortifications, vos blockhaus ont été victimes, d'abord des ferrailleurs puis ensuite des vandales en tout genre ! Est-ce que le phénomène s'atténue après vos restaurations ou continuez-vous d'être victime des tagueurs et autres squatters indéli-cats ?

AS : Les constructions de la ligne Maginot de la plaine du Rhin ont particulièrement souffert. Les combats de 1940 dans les secteurs du Haut-Rhin, puis de 1945 ont gravement endommagé bon nombre de blockhaus. Les habitants, sinistrés par les combats, ont ensuite profité des équipements dont regorgeaient les constructions subsistantes pour la reconstruction d'après-guerre. La démilitarisation du Rhin puis la canalisation du fleuve firent disparaître de nombreuses constructions ce qui explique que sur les nombreux ouvrages construits sur la berge, si peu subsistent aujourd'hui. L'urbanisation et l'industrialisation n'arrangent rien non plus. Les zones industrielles, portuaires, les lotissements s'étendent inexorablement et sans pitié pour ces encombrants blocs de béton, qu'ils datent de la Seconde Guerre mondiale ou qu'ils soient encore plus anciens.

A défaut de pouvoir les sauver, nous nous efforçons d'inventorier le maximum de ces constructions existantes et tentons de retrouver de la documentation sur celles qui ont disparu. Ces inventaires sont publiés dans la base de données Wikimaginot (www.wikimaginot.eu), s'inscrivant dans une action plus globale, l'inventaire de la ligne Maginot.

HM : Vous n'échapperez pas à la question polémique:quelle a été l'utilité de la LM en 1940 ?

AS : Il n'y a jamais de réponse simple à ce genre de question. Comment résumer en quelques lignes ce débat et vous donner mon avis sur cette question qui rejoint en grande partie celle de tous les amateurs de Maginot ?

En fait, cette question m'agace même... Fort Boyard a t'il servi à quelque chose ? Et les fortifications Séré de Rivières ou celles construites par Vauban ? Nous posons nous ces mêmes questions pour ces fortifications ?

Jamais une fortification n'a été considérée inviolable, quelle qu'elle soit. C'est donc le contexte historique et la recherche d'un bouc émissaire après la défaite de 1940 qui est à l'origine de cette question polémique.

La ligne Maginot est un chef d'œuvre de technique. Mais a t'elle servie la France ? Je ne le pense pas. Elle a conforté nos dirigeants de l'époque et l'armée française dans la politique de l'autruche. Aurait-elle pu servir la France? Probablement dans le cas d'une

attaque brusquée. Conçue différemment, aurait elle pu être plus efficace ? A mon sens, une conception hybride du Westwall sur l'ensemble des frontières aurait permis de nous défendre plus efficacement.



Avant Après restauration du central téléphonique de l'abri de l'ancienne Redoute

Une ligne principale de résistance forte, selon les principes de la CORF, sans les coûteux ouvrages d'artillerie, aurait eu pour mission de résister à une attaque brusquée avec un minimum d'effectif. Cette ligne serait renforcée par des constructions de valeurs identiques à celles du Westwall, organisées en profondeur, occupées par des troupes et des armements de campagne.

En somme, plutôt que de répondre à cette question polémique de l'utilité ou non de la ligne Maginot, je préfère débattre sur une autre question, plus concrète ; la ligne Maginot est t'elle une fortification pragmatique ?

Liens utiles : <http://www.lesgardiensdurhin.fr/topic/index.html>
<http://lesgardiensdurhin.blog.fr/>
<http://www.wikimaginot.eu>

Toutes les photos sont d'Antoine Schoen



Vue générale de l'abri de l'ancienne redoute

Le coin des lecteurs

par Vincent Dupont

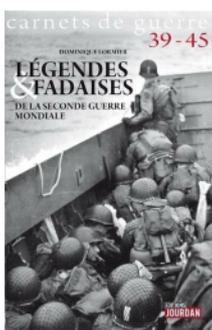
Bonjour à toutes et à tous,



Comme de coutume nous souhaitons vous recommander quelques ouvrages en rapport avec la thématique du dossier spécial de ce numéro, puis nous vous présenterons plusieurs ouvrages sortis (ou sur le point de sortir) qui ont retenu l'attention de la rédaction. Nous allons vous les présenter en espérant qu'ils vous plairont tout autant !

Commençons par un ouvrage qui vient de sortir et qui pourrait être d'une grande utilité pour toute personne souhaitant découvrir un peu mieux la Seconde Guerre Mondiale en évitant d'en apprendre les légendes que l'on nous martèle depuis un demi-siècle :

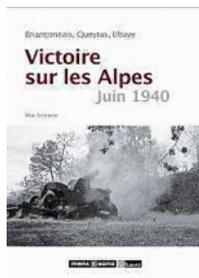
Légendes & fadaises de la Seconde Guerre Mondiale
de Dominique Lormier
Editions Jourdan
293 pages – 18,90 euros



Cet ouvrage brise le cou de bien des a priori sur la Seconde Guerre Mondiale, il est en soit bien utile pour tout lecteur qui souhaite découvrir cette guerre en évitant de tomber dans les clichés sur l'offensive allemande du 10 mai 1940, l'invulnérabilité de l'armée allemande, etc. En soit il se trouve dans la lignée des ouvrages écrits par son auteur depuis des années, cherchant à redorer à juste raison le blason de l'armée française. Toutefois ce qui était, au fil des livres, une bonne initiative, a tendance à se répéter et, si documenté et sérieusement fait soit-il, cet ouvrage a un goût de déjà vu... Certes il est destiné au public français mais est-ce pour autant pertinent de ne rassembler que des thématiques majoritairement françaises ? Si les questions qui servent au chapitrage sont un bon moyen de tordre le cou à chaque légende de manière individuelle, on peut aussi toutefois regretter que certaines légendes abordées se ressemblent quelque peu. L'auteur, Dominique Lormier, est un habitué des ouvrages destinées à faire comprendre l'essentiel au grand public sans l'appesantir avec les détails précis, c'est une qualité pour un lectorat curieux, ce n'en est hélas pas forcément une pour un lectorat plus averti. Aussi les spécialistes auront sans doute raison en évitant cet ouvrage, mais les novices pourront y trouver de bonnes bases pour bien commencer à connaître ce conflit si complexe.

Ils sont peu connus et constituent pourtant un des faits d'armes les plus glorieux de l'armée française. Cet ouvrage, sorti récemment, nous permet d'en savoir un peu plus sur les combats menés sur le front des Alpes en 1940 :

Victoire sur les Alpes, juin 1940
de Max Schiavon
Editions L'apart
480 pages – 30 euros

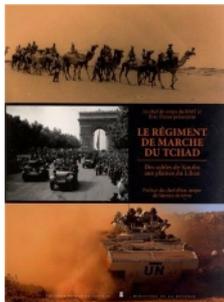


En juin 1940, alors que la France vit la pire défaite militaire de son histoire, l'armée des Alpes résiste victorieusement aux assauts des Italiens et parvient même à contrer l'attaque à revers menée par les Allemands. Le tout sans beaucoup de moyens mais grâce à une préparation opiniâtre et minutieuse, à une combativité et un état d'esprit exceptionnels mais aussi grâce à de judicieuses improvisations.

A partir d'une documentation riche, notamment d'archives, Max Schiavon a réalisé une étude complète sur le sujet. Dans cet ouvrage, adapté de sa thèse de doctorat, il présente de manière très complète les opérations militaires qui se sont déroulées dans tous les secteurs des Alpes : du Briançonnais, du Queyras et de l'Ubaye, sans oublier de préciser le contexte dans lequel cette campagne a eu lieu. C'est ainsi qu'il revient notamment sur les longs mois de préparation, depuis septembre 1939 pour offrir au lecteur une étude et un récit passionnant et argumenté, enrichi par de très nombreuses illustrations, dont des photos prises par les combattants italiens au moment de la bataille, ainsi que par des documents provenant du Service historique de la Défense. Novices comme connaisseurs trouveront leur compte dans cet ouvrage de qualité.

Changeons un peu de sujet pour vous présenter un bien bel ouvrage venant de sortir, consacré à l'histoire du fameux RMT. Quoique glorifiant un peu cette unité, à l'image des historiques régimentaires d'antan dans lesquels nous nous sommes tous plongés au moins une fois, cet ouvrage est sans conteste un « *beau livre* » :

Le Régiment de Marche du Tchad
(Collectif)
Editions Pierre de Taillac – Ministère de la Défense
221 pages – 24,90

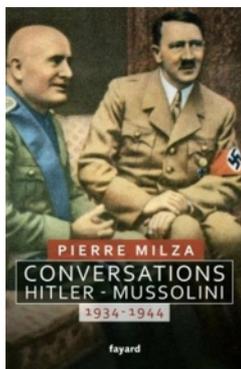


De Koufra à l'Afghanistan, de la libération de Paris au Kosovo, le régiment de marche du Tchad s'est illustré dans le monde entier. Fondée sur le continent africain alors que la France venait de subir la plus sévère défaite de son histoire, cette unité, héritière d'un des plus importants régiments de tirailleurs sénégalais, a symbolisé l'esprit de résistance de la France libre. Partis des confins du Tchad, ces hommes commandés par le général Leclerc ont participé à tous les combats visant à délivrer le pays, de la bataille de Normandie à la libération de Strasbourg. Ils poursuivront même l'ennemi jusque dans ses derniers retranchements : une des sections du RMT pénétrera la première, à Berchtesgaden, dans le nid d'aigle d'Hitler. C'est ce même esprit - servir la France partout et toujours - qui anime les soldats du RMT depuis 1945 : des combats en Extrême-Orient, alors qu'ils étaient commandés par le lieutenant-colonel Massu, jusqu'aux opérations extérieures contemporaines visant à protéger les civils et à rétablir la paix comme en Côte d'Ivoire ou au Liban. Grâce à plus de 350 documents rares et à des témoignages inédits, cet album fait revivre l'épopée exceptionnelle de ce prestigieux régiment des troupes de marine.

Source : *Quatrième de couverture*

La relation entre les deux dirigeants de l'Axe Rome-Berlin est toujours une question intéressante à traiter, pour mieux comprendre les points de vues que ces deux hommes partagèrent, aussi l'étude de leurs conversations est loin d'être inintéressante... :

Conversations Hitler-Mussolini :
1934-1944
de Pierre Milza
Editions Fayard
408 pages – 23 euros



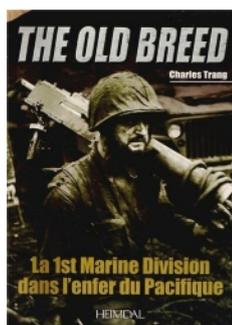
Entre Hitler et Mussolini, les relations ont largement été étudiées. Entre leur première entrevue en 1934 et la dernière en 1944, à quelques heures de l'attentat du 20 juillet, les deux chefs d'Etats se sont retrouvés pas moins de dix-huit fois.

Pourquoi devaient-ils se voir en personne ? Que se sont-ils dit ? Quelle était la nature exacte des liens qui les unissaient : camaraderie, intérêts ou indifférence ? Et jusqu'à quel point ont-ils partagé un même idéal ? Le livre de Pierre Milza répond à toutes ces questions en suivant l'une après l'autre ces rencontres au sommet, dans lesquelles sont impliqués des ministres, des diplomates, du personnel de service, des traducteurs et même... des masseurs ! On y voit l'étrange retournement des initiatives, les certitudes puis les doutes qui assaillent les dictateurs à mesure que la mécanique de leur domination se détraque. Progressivement, c'est toute l'histoire du fascisme et du nazisme qui défile sous nos yeux, éclairée par la voix de ses deux principaux acteurs. Et quoi que cet ouvrage ne remplace pas celui de F.M. Deakin il remet à jour la complexité des relations entre ces deux hommes et propose un voyage au cœur d'une sombre amitié.

Source : *Quatrième de couverture*

Ensuite c'est un ouvrage sur les US Marines qui a retenu notre attention et plus particulièrement celle de notre ami Mahfoud. En effet vu sa connaissance du sujet abordé, il ne pouvait manquer d'en faire la présentation critique lui-même :

The Old Breed
de Charles Trang
Editions Heimdal
420 pages – 54 euros



Quelle entreprise que de vouloir dresser un panel complet du parcours de la 1st Marine Division durant la Seconde Guerre Mondiale ! Et à cette tâche le spécialiste Charles Trang s'en est sorti à merveille. Son livre nous plonge au cœur des terribles batailles du Pacifique de Guadalcanal à Okinawa en passant par Peleliu et le Cape Gloucester.

J'ai été particulièrement surpris par le nombre impressionnant d'images d'archives le plus souvent inédites de l'USMC durant les combats ou encore les cartes très détaillées des opérations .

Je conseille ce livre à quiconque souhaite avoir un complément haut de gamme à la superbe série *The Pacific* ainsi qu'aux livres de Robert Leckie : *"Helmet for my pillow"* et celui d'Eugène Sledge : *"With the Old Breed"*. Non satisfait de nous proposer une

fantastique étude sur la 1st Marine Division, l'auteur nous rappelle le contexte historique et l'histoire de la division avant son engagement dans la Seconde Guerre Mondiale.

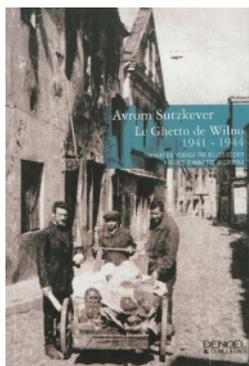
Son prix conséquent (une cinquantaine d'euros) est pleinement justifié par la richesse de l'iconographie et la pertinence des recherches . Le tout est agrémenté de poignants témoignages de vétérans et d'hommes de troupe au cœur des combats.

Ainsi *With the Old Breed* marque une date dans la bibliographie d'Histoire Militaire et nous propose une plongée tant passionnante qu'émouvante dans les terribles combats du Pacifique .

Enfin nous changeons totalement de sujet pour vous présenter un livre poignant par le réalisme transmis dans ce témoignage de référence sur la vie dans le Ghetto de Wilno :

Le Ghetto de Wilno, 1941-1944
de Avrom Sutzkever
Editions Denoël

400 pages – 20,50 euros



Le 27 février 1945, Avrom Sutzkever témoignait devant le tribunal de Nuremberg des atrocités commises par les nazis dans le ghetto de Wilno. Son témoignage, capital, entrera dans l'histoire, tant la parole des victimes fut rare lors du procès. C'est dire l'importance que revêt le récit qu'il a laissé de sa vie quotidienne entre 1941 et 1944. Jeune poète, il décrit dans ce texte l'horreur et la mort comme faisant partie de l'ordinaire, avec la volonté de restituer la sincérité du témoin tout en gardant le recul d'un observateur neutre. Avrom Sutzkever donne notamment à voir les tentatives désespérées d'une poignée de résistants pour sauvegarder les trésors de la Jérusalem de Lituanie tandis que subsiste au sein du ghetto une vie culturelle foisonnante mais clandestine, ultime rempart devant la barbarie. Chef-d'œuvre oublié de la littérature yiddish et document historique de première importance, *Le Ghetto de Wilno* mêle une écriture de l'immédiateté, guidée par l'urgence de raconter, à l'évocation sensible et dramatique d'un monde plongé dans l'abîme.

Source : Quatrième de couverture

Histomag

39-45

LA SECONDE GUERRE MONDIALE PAR DES PASSIONNES POUR DES PASSIONNES - WWW.39-45.ORG/HISTOMAG

Vous souhaitez
**Participer à
Histomag ?**



Vous souhaitez
**Commenter
Histomag ?**

Contactez la Rédaction :
histomag@39-45.org

Rendez-vous ici :
courrierhistomag.39-45.org

