

# Le dernier vol du Lancaster

*Kirmington – Les Evelines, 27-28 avril 1944*

Yvon GEORGEL

## Prologue

*Années 1950, cimetière de Granges*

*Jean-Marie et Antoine*

*Sept aviateurs*

Qu'elles fussent de pluie ou de vent, elles étaient toujours glaciales, ces Toussaints de notre enfance. Aussi loin que remontent mes souvenirs, nous respections ce jour-là un parcours immuable : après la messe, nous allions nous recueillir sur la tombe des frères de Maman. Deux d'entre eux, Jean-Marie 11 ans et Antoine 9 ans, avaient sauté sur une mine, le 2 juillet 1940. Après un court instant passé auprès d'ancêtres inconnus, nous terminions toujours devant la tombe de sept aviateurs tombés aux Evelines.

Nous ne savions rien d'eux : ni d'où ils venaient, ni qui ils étaient ; pas même précisément quand et où ils s'étaient écrasés. Ce mystère les érigeait en demi-dieux tombés du ciel. Symboles à double-face, ils s'imposaient à la fois comme figures prestigieuses et admirables de la vie, et comme émissaires d'un terrible néant. Que faisaient-ils là, rassemblés dans ce cimetière, pour l'éternité, avec deux enfants victimes, comme eux, de la guerre ?

## *I – Kirmington*

---

*Tarmac*

*Briefing*

*Objectif*

Kirmington, côte Nord/Nord-Est de l'Angleterre. En ce jeudi finissant du 27 avril 1944, l'agitation est à son comble sur le tarmac de l'aéroport militaire : une agitation contrôlée, maîtrisée, tendue vers un but. C'est une fourmilière dans laquelle chaque geste, de n'importe quel personnel rampant, est un rouage de précision dans l'immense mécanique d'un grand raid. Cette nuit, deux mille cent quinze avions s'envoleront de différents aérodromes. Une opération de cette envergure implique une coordination d'une telle complexité que le timing s'impose de manière irrévocable. A l'heure H, tout doit être prêt, impérativement.

Par souci de simplification, les Anglais ont adopté, depuis le lundi 3 avril 1944, l'heure d'été GMT+2 ; la même qu'en France où les Allemands l'ont imposée au fur et à mesure de leur invasion en 1940.

A 18 heures, dans la salle de briefing, les équipages apprennent le but de leur mission. Plus tard et loin des fanfaronnades hollywoodiennes, nombre d'entre eux témoigneront de ce passager clandestin dont ils ne peuvent se défaire et avec lequel ils doivent composer : la peur.

Cette nuit, trois cent trente-deux d'entre eux ont pour cibles différents sites de production de matériel militaire implantés à Friedrichshafen, sur les bords du Lac de Constance. D'autres escadrilles seront dirigées vers des cibles différentes. Certaines encore constituent des leurres chargés de faire diversion auprès des observateurs ennemis.

## *II – Décollage*

---

*Alfred Ernest Stanley COOPER, pilote*

*Simon McCALLUM, navigateur*

Les aéronefs décollent toutes les vingt secondes. A 21h25, l'Avro Lancaster type BIII ND825 AS-J2 s'élance à son tour sur la piste. Ses quatre moteurs, des Packard Merlin, de 1620 chevaux chacun, peinent à arracher à la gravité ce lourd équipage de métal chargé de bombes et de kérosène. Il semble hésiter un long moment entre ciel et terre, puis s'élève doucement.

Alfred Ernest Stanley Cooper est aux commandes. Il est originaire de Boscombe, en Grande-Bretagne, où Mr et Mrs E.J. Cooper, ses parents, résident encore. Il a gardé de l'enfance cet air juvénile qui cache la trentaine atteinte et l'expérience acquise. Il a été promu Pilote Officer le 31 mars, il y a moins d'un mois. Dans le cockpit, à sa droite, le poste de co-pilote a été supprimé. Les lourdes pertes subies par la R.A.F. depuis le début de la guerre ont décimé ses rangs : elle manque de pilotes. Le mécanicien l'assiste pour les phases délicates que sont le décollage et l'atterrissage.

Le Sergent Simon McCallum, navigateur, est Anglais. Tout à ses cartes et à ses règles, il doit amener le pilote à prendre la vague des trois cent vingt-et-un autres bombardiers en route vers l'Allemagne. Le plan de vol prévoit une formation serrée afin de garantir un passage sur l'objectif en moins de 12 minutes, dans le but de ne pas laisser trop de temps à la défense ennemie pour s'organiser.

### *III – Cap Sud-Est*

---

*Eric Moore THOMPSON, mitrailleur*

*Kenneth ROWLEY, mitrailleur et Eric Alfred CRYER, mécanicien*

*Leonard Percival OUGHTON, radio*

Cap Sud-Est. L'avion se calme. Un calme tout relatif, dans cette carlingue vibrante où aucune concession n'a été faite au moindre confort. Les rares lumières de Kirmington se fondent dans la nuit. Seuls les mitrailleurs, de leurs tourelles, peuvent les apercevoir.

Deux sergents occupent ces postes. Eric Moore qui, plus précisément, a le grade de Flight Sergeant est australien. Fils de Claude et Maud Thompson de Narrogin, il n'a que vingt ans malgré son sérieux d'homme déjà mûr. Son compagnon d'armes, Kenneth Rowley, a deux ans de plus. Pourtant, sa présence solitaire dans une cabine de verre, équipée de deux mitrailleuses et suspendue au-dessus du vide, face à un ennemi mortel, est incongrue. Avec son air candide, on l'imagine plus aisément enfant espiègle et joyeux entre Bertie et Rose, ses parents habitant la paisible cité de Morley, dans le comté anglais du Yorkshire.

Kenneth a un "twinbrother" parmi ses compagnons : Eric Alfred Cryer, le mécanicien. Celui-ci, après avoir assisté le pilote pour le décollage, veille à la bonne marche du monstre de métal tonitruant, ce frêle esquif qui emporte leurs vies. Twinbrother, c'est un surnom qui leur convient bien, tant ils se ressemblent ; comme des faux jumeaux, dans une fausse famille, mais qui porte tout de même en elle un peu de la vraie chaleur dont ils ont besoin. La véritable famille Cryer habite à East Horsley, dans le Comté du Surrey. Sa mère se nomme Béatrice Rose et son père Alfred. Comme Kenneth, il est anglais et sergent ; avec la passion de voler et quelques similitudes chromosomiques fortuites, c'est pourtant tout ce qu'ils ont en commun.

La logique militaire a rassemblé ce groupe d'hommes disparate qu'un but assigné et des intérêts vitaux communs soudent en un bloc infrangible.

Ils ont traversé la Manche : déjà ils abordent les côtes françaises, déjà les observateurs allemands donnent l'alerte.

Lien unique et ténu avec leur base, la radio ; casque vissé sur les oreilles, Leonard Percival Oughton est à son poste. Il a vu le jour dans le district de Battersea, à Londres, en 1924, où résident son père Joseph Henri et sa mère Lilian Emma. Il a une allure de jeune premier ou de gendre idéal. Il ne sera ni l'un, ni l'autre.

## *IV – Traversée de la France*

---

*Les windows*

*Les Vosges*

Autour d'eux, la masse des forteresses volantes émet son cri, grave et régulier, de bête fantasmagorique. Ils ne l'entendent pas : les pulsations de leur propre machine envahissent l'espace sonore ; mais ils ressentent physiquement cette force colossale avec laquelle ils se confondent. Ils y placent leur espoir d'invincibilité. Au sol, les populations qui, chaque soir, écoutent ce lancinant chœur de guerre, y placent leurs espoirs de paix.

Ils survolent la Champagne, sans la voir mais sans encombre. Peut-être doivent-ils ce fragile espace de liberté aux "windows" dispersés en masse, par botte de deux milles, dans le ciel. Les windows sont des petites bandelettes d'aluminium de 30 cm de long sur 1.5 cm de large, découpées en fonction de la longueur d'onde des radars ennemis pour mieux les leurrer, en donnant sur leurs écrans un écho analogue à celui d'un engin volant.

Cette technique a été mise au point dans le plus grand secret aux Etats-Unis. Sachant que, dès qu'il en aurait connaissance, l'ennemi se lancerait immédiatement à la recherche d'une contre-mesure, son usage est retardé jusqu'au 15 juillet 1943, lorsque Winston Churchill, à la tête du cabinet de guerre britannique, décide qu'elle serait mise en œuvre pour le bombardement de Hambourg, qui sera déclenché le 28 juillet. Ce jour-là, au-delà de toutes les prévisions, les organisations défensives allemandes s'effondrent complètement. C'est une grande victoire militaire pour les Alliés ; une tragédie humaine pour les populations qui l'ont subie.

Minuit. L'Avro Lancaster arrive au pied des Vosges. La lune donne 28% de sa lumière ; suffisamment pour que le massif laisse deviner sa grande tache noire sur les plaines sombres. Quelques échancrures sur le ciel dévoilent discrètement ses ballons.

Extrême Sud de l'Allemagne, le pilote exécute une large courbe sur sa gauche pour prendre le cap Nord-Est le long de la frontière suisse.



## *V – Friedrichshafen*

---

*Charles William Eric TIPLADY, bombardier*

*Le bombardement*

Sous son visage digne de lord anglais, transparaissent à la fois l'humour et une sorte de détachement, comme si son regard physique porté sur les choses était relayé par un regard plus profond, intérieur, lui donnant du recul par rapport à la réalité perçue. Probablement s'agit-il de l'essence même du flegme anglais. Charles William Eric Tiplady, 23 ans, Flying Officer à la R.C.A.F. est pourtant... le seul Canadien à bord ; tellement canadien qu'un de ses ancêtres a donné son nom au Lac Tiplady, situé en Ontario, à quelques miles des Grands Lacs, au nord de celui d'Hudson. Ses parents William et Eva Adelaïde résident toujours non loin de là, à Cooper Cliff. En réalité, l'apparence n'est pas si trompeuse : les Tiplady sont issus d'une des plus anciennes familles anglaises. Le premier document attestant de leur nom, orthographié Tippelevedy, date de 1301, sous le règne du roi Edouard 1<sup>er</sup>. Ce n'est que beaucoup plus tard qu'un des descendants de cette lignée émigrera au Canada. Pour l'heure, Charles, membre de la dernière génération, est à son poste de bombardier. L'étau de l'angoisse cherche à l'étreindre. Il rejette aussitôt cette oppression en concentrant toute son attention sur la cible qui approche.

Bientôt, de longues flèches lumineuses perforent la nuit : les avions éclaireurs, chargés de guider les bombardiers, tirent une myriade de fusées incandescentes. D'autres fusées éclairantes, suspendues à un petit parachute, sont larguées en l'air et descendent lentement au sol en diffusant une lueur blafarde sur les infrastructures industrielles vouées à la destruction. Le brasillage de toutes ces lumières à la surface de l'eau dévoile le Lac de Constance que les aéronefs abordent perpendiculairement, face à Friedrichshafen. Tels des spots suspendus dans le ciel, des flashes étincelants s'allument brièvement, remplacés aussitôt par d'autres

explosions flamboyantes : la Flak est entrée en action. Les unités de batteries anti-aériennes allemandes tirent majoritairement des obus de 20 à 37 mm qui ne dépassent pas 5000 m d'altitude, ce qui limite leur efficacité. A la fin de l'année 1944, il leur faudra une moyenne de 33000 obus pour abattre un seul bombardier, ce qui ne les rend pas moins redoutables, ni moins éprouvants pour les nerfs des aviateurs.

En quelques instants, comme surgissant des ténèbres, c'est un déchaînement de feu et de fer, de flammes et d'enfer. Dans le ciel, au cœur de cette funeste pyrotechnie, les escadrons maintiennent le cap vers leur cible. Ils subissent le "blast" (onde de choc) qui se répercute, en roulis et tangage, dans la structure de leurs appareils. Au sol, l'explosion des chapelets de bombes provoque des embrasements, qui se prolongent en explosions secondaires par la mise à feu des produits inflammables stockés dans les entrepôts. La chaleur s'organise en soufflerie diabolique. De gigantesques colonnes ardentes et crépitantes s'élèvent vers le ciel, attisant encore la fureur du brasier.

Un déluge de 1234 tonnes de bombes s'abat sur la ville, détruisant les deux tiers des bâtiments. Différentes usines, produisant du matériel de guerre, sont gravement endommagées. La Zahnradfabrik, qui fournit les boîtes de vitesse pour chars d'assaut, est totalement anéantie.

## *VI – Le piège*

---

*Wilde Sau*

*L'esquive*

Aucun des Alliés n'a été intercepté avant son arrivée sur la zone d'opération. Ce n'est qu'un répit momentané, et trompeur. On a vu que, lors du bombardement de Hambourg, l'utilisation des windows – ces petites bandelettes d'aluminium créant des échos fantômes sur les radars – avait causé l'effondrement de la défense aérienne ennemie. Mais la Luftwaffe a immédiatement mis en œuvre différentes stratégies pour pallier ce terrible revers. L'une d'elles, simplissime, frustrante certainement, mais pragmatique, est la technique dite Wilde Sau (sanglier) : elle consiste, au fur et à mesure où les observations au sol lui permettent de définir, en la réduisant progressivement, l'aire potentielle de bombardement, à y faire converger les forces aériennes. Ensuite, lorsque le rayonnement intense dégagé par les fusées, les explosions, la Flak, les projecteurs et les incendies, découpe en ombres chinoises les silhouettes aériennes ainsi révélées, la redoutable Nachtjagd (chasse de nuit) passe à l'attaque. C'est précisément le scénario qui s'écrit, en cette nuit d'avril 1944, au-dessus de Friedrichshafen. Tirant à vue, les Messerschmitt abattent une majorité des 18 Lancaster qui ne rentreront pas à leur base.

Certains équipages réussissent à sauter en parachute. Trop souvent, hélas, ils n'ont pas cette chance. Quelques-uns sont mis hors de combat avant même d'avoir pu larguer leurs bombes. Le Lancaster RND781/G du 622<sup>ème</sup> escadron de la R.A.F. est ainsi attaqué par l'arrière avant d'atteindre son objectif. Le Capitaine Watson s'efforce alors de maîtriser le vol de son appareil en flammes jusqu'à ce que ses coéquipiers aient évacué la carlingue. Cet acte héroïque leur sauve la vie, mais ne lui laisse pas le temps de sauter à son tour. Jimmy Watson s'écrase à Saint-Hippolite, au pied du Haut-Koenigsbourg.

L'Avro Lancaster ND 825 AS-J2 du Squadron 166 évolue au cœur de la tourmente. La navigation du Sergent McCallum, après les dernières corrections destinées à compenser la dérive due au vent, amène le bombardier sur sa zone d'intervention. Rivés à leurs mitrailleuses, dans la solitude glaciale des tourelles supérieure et arrière, exposées aux courants d'airs, les Sergents Rowley et Thompson sont à l'affût des chasseurs allemands. Via le micro installé directement dans son masque à oxygène, le Sergent Oughton transmet par l'interphone les informations stratégiques qu'il capte sur sa radio. Chaque homme, excepté l'opérateur radio, dispose d'un sifflet fixé au col de sa veste ; trois le portent à droite, deux à gauche, suivant qu'ils sont droitiers ou gauchers. Au coup de sifflet strident et codé qui traverse l'habitacle comme un projectile, le Sergent Cryer, délaissant un instant ses jauges de température, de pression et autres commandes de pompes à essence, opère partout où ses compétences sont requises. Les bombes sont armées. La soute est ouverte. Dès qu'il réussit à localiser la cible dans son viseur, le Lieutenant d'aviation Tiplady effectue le largage.

Aussitôt, le pilote pousse les moteurs à plein régime pour s'extraire du théâtre des hostilités. La machine, libérée de plus de six tonnes d'armement, et forte de ses 10 000 chevaux, semble bondir en avant. Après un long dégagement hors de la ville, le quadrimoteurs effectue un virage qui le place sur la trajectoire du retour : cap Sud-Ouest jusqu'à la frontière française.

La persistance des sens prolonge la bataille dans l'esprit des aviateurs. La tension reste vive. Mais, s'ils ne le sentent pas encore, ils voient, ils savent confusément et ils espèrent qu'ils en sont sortis.

## *VII – Le Messerschmitt*

---

*Paul ZORNER*

*Kurt BONOW*

*Heinrich WILKE*

La Luftwaffe est maintenant parfaitement informée du plan de vol suivi par les unités du Bomber Command pour rejoindre leur base en Grande-Bretagne. Ces renseignements lui donnent les moyens d'appliquer une stratégie d'interception.

Le Hauptmann (capitaine) Paul Zorner, pénétré de toute la puissance de son Messerschmitt Bf110 G-4, se sent invincible aux commandes de cet appareil. La vitesse de pointe du bimoteur, et sa maniabilité, épargnent au pilote la crainte d'une inversion des rôles qui le ferait passer de poursuivant à poursuivi. Conforté par la puissance de feu des deux canons de 20 mm et des quatre mitrailleuses embarqués, son instinct de chasseur est en éveil.

Il y a quelques jours, à tout juste 24 ans, Zorner a été promu Gruppenkommandeur du III./NJG5, groupe de Nachtjägern (chasseurs de nuit). Il a décollé de Mayence au milieu de la nuit ; plus précisément de l'aéroport de Mainz-Finthen, en compagnie de Kurt Bonow. Ce dernier, pilote également, mais moins aguerri que son supérieur, est chargé du radar ultramoderne FuG 220 Lichtenstein SN2 dont les antennes caractéristiques à quatre branches sont fixées à l'avant du Messerschmitt, ajoutant une touche inquiétante à son aspect déjà offensif et menaçant. Les archives de la Luftwaffe cachent-elles encore, dans un registre oublié, une ligne endormie spécifiant qu'Heinrich Wilke, équipier modèle et radio de Zorner, fait partie du voyage ? C'est fort probable. Une troisième place a été aménagée dans l'habitacle pour les missions nocturnes. L'équipage, arrivé au-dessus de la Champagne, patrouille en direction du Sud-Est.

## VIII – L'Avro Lancaster

---

*Cap Kirmington*

*Le ciel*

L'Avro Lancaster britannique a atteint les confins de l'Allemagne, de la Suisse et de la France. L'Officier Cooper, d'un appui mesuré du pied droit sur le palonnier, oriente la gouverne de direction ; synchronisant cette manœuvre avec une poussée sur le manche, le mouvement inversé des ailerons incline doucement les ailes de l'avion. Sur le tableau de bord, "la bille", simple sphère de métal enfermée dans un cylindre de verre disposé horizontalement, se place pile sur le repère central, indiquant le maintien du centre de gravité : virage parfait. Cap 323°, celui du retour. Celui de la quiétude qui revient après l'inquiétude de l'aller. Le vol a retrouvé son rythme de croisière : le "badin" (anémomètre) oscille autour de 200 miles à l'heure.

Faisant corps avec la machine, les sept jeunes hommes sentent leur corps s'alourdir de la tension dont s'allège leur mental. L'étirement de l'action laisse à chacun de petits espaces pour penser, pour rêver, qui à sa famille, qui à sa fiancée, qui à un bon repas pris entre amis. Quelques plaisanteries fusent, même si l'onde sonore des voix est immédiatement reprise par le bruit ambiant. Pour être plus libres de leurs mouvements, ils ne portent pas de parachute. C'est une habitude dans la R.A.F. ; ils ne le mettent que quand il faut évacuer les lieux.

Le ciel leur appartient. Face à eux, à environ 58° sur leur gauche, un croissant de lune semble suspendu sur l'horizon. Sa lumière traversant, sous cet angle, une épaisse couche d'atmosphère, la lune leur apparaît grossie et d'une belle couleur d'orange sanguine. Excepté quelques ombres fugitives, ils ne perçoivent pas les autres membres de l'escadrille. Ils peuvent s'imaginer seuls dans le ciel, avec la lune pour unique compagnon de voyage, veillant sur le sommeil des hommes tourmentés.

Beaucoup plus loin dans l'espace, Mars en point de mire. La planète du dieu de la guerre veille-t-elle sur eux ? A une autre échelle de l'espace-temps, la constellation des Gémeaux et ses mondes inaccessibles aux interrogations humaines, laisse deviner ses soleils.

« Per ardua ad astra », la devise de la Royale Air Force, ne peut être plus accomplie : « A travers les embûches, jusqu'aux étoiles ».

## *IX – L'attaque*

---

*Pauke !*

*Schräge Musik*

*Liézey*

A la tête de son Gruppe, le III./NJG-5, le Hauptmann Paul Zorner poursuit sa traque. Presqu'une heure de vol depuis Mayence, dans un ciel vide. En réalité, à peine une vingtaine de minutes passées sur la piste des bombardiers.

Zorner est avide de ces combats de nuit dont il s'est fait une spécialité : pour l'instant, 43 victoires revendiquées. Aucune en plein jour. C'est un homme remarquablement intelligent ; une stratégie, efficace sur le plan militaire, lui permet de vaincre sans grand péril. Mais son triomphe n'emprunte rien à la gloire de Manfred Von Richthofen, son chevaleresque compatriote, dit le Baron Rouge, abattu en 1918.

Soudain, Kurt Bonow, assis à l'arrière du Messerschmitt, hurle dans la radio : « Pauke ! Pauke ! ». Ce cri de guerre indique qu'il vient d'accrocher un écho sur son écran radar. L'hallali a sonné. La poursuite s'engage. Il guide le pilote vers leur cible. Paul Zorner fait rugir ses deux moteurs Daimler Benz. Avec près de 3000 chevaux lancés à pleine puissance, le Bf 110 atteint 550 km/h, soit un avantage, en vitesse relative, de 230 km/h sur un bombardier lourd en vol stabilisé. A cette allure, ils ne tardent pas à rejoindre leur objectif. C'est un Lancaster de la R.A.F., matricule ND 825 AS – J2 du Squadron 166. Choisissent-ils de l'attaquer de front ou de le contourner ? Cette question n'est pas tranchée. Pourtant, étonnamment, il est peut-être encore possible de lui trouver une réponse : sur le relevé des missions de Bonow figure, en regard de chaque aéronef abattu, une référence de film, intrigante et inexplicée. En l'occurrence "C. 2027/I Anerk : Nr.5", suivie, à la même date, des "Nr.6" et "Nr7".



Préférentiellement, l'attaque se fait par l'arrière. Les flammes s'échappant des moteurs permettent d'ajuster le tir à vue... Furtivement, le chasseur s'approche de sa proie. D'une rapide poussée sur le manche, Zorner lance son chasseur dans un piqué qui le place en dessous du plan de vol de son adversaire. Puis, mettant à profit l'accélération acquise, il entame une légère ressource qui l'amène en position de tir, dans l'angle mort du bombardier.

L'équipage allié ne l'a pas vu, ne peut pas le voir. Le Messerschmitt n'a pas à se risquer face à son adversaire : il est équipé de canons jumelés de 20 mm à tir oblique, les *Schräge Musik* (nom donné par Hitler à la musique de jazz américaine jugée déviante, comme le tir incliné de ces canons). Zorner ouvre le feu. Les rafales, dirigées à 30 ou 40° vers le haut, atteignent les réservoirs du Lancaster.

Louis Georgel, 24 ans en 1944, racontera que l'avion, se serait alors débarrassé d'une ou plusieurs bombes soufflantes (il n'est pas rare qu'un bombardier emporte, dans sa soute, un armement mixte ; dans ce cas, les bombes soufflantes, pesant quelques dizaines de livres, ne constituent alors qu'une faible proportion du tonnage total de munitions emportées). Les tuiles d'une ferme de Liézey, au lieu-dit Saucéfaing sont soufflées par l'explosion. Louis participera lui-même, les jours suivants, à la réparation de cette toiture.

La corrélation entre ces différents événements paraît suffisamment forte pour fixer avec précision le lieu du combat aérien.

Le *Nachtjäger* suit sa victime. Des explosions se produisent à bord. Le pilote allemand allèguera que ces explosions sont responsables de la mort des occupants. Il ne dira pas s'il continuait à tirer. Aucun membre de l'équipage n'a le temps d'endosser son parachute. L'Avro Lancaster s'écrase 5 km plus loin, dans la vallée de la Vologne, aux Evelines. Nous sommes le vendredi 28 avril 1944, il est 1h20.

## *X – Nachtjäger*

---

*Ritterkreuz*

*Hombourg 2014*

Le Messerschmitt de la Luftwaffe reprend de l'altitude et repart à la chasse. Bonow capture un autre bombardier dans les filets de son radar SN-2 ; un Halifax selon lui. Zorner l'abat, à 5500 m d'altitude, au Sud de Strasbourg, à 1h51 ; il revendique un Lancaster. Leurs silhouettes peuvent être confondues. A 2h10, au Nord-Ouest de Friedrichshafen, ils détruisent encore un Lancaster, à 6000 m. Arrivé en limite d'autonomie, Zorner imprime à son appareil le cap du retour : direction Mainz-Finthen. Le Bf 110 G-4/R7 qu'il pilote est son avion fétiche. Celui-ci lui procurera 42 victoires avant d'être finalement détruit au sol par un bombardement allié.

Le Major Paul Zorner recevra des mains d'Hermann Goering, à Berlin, le 17 septembre 1944, la Croix de chevalier de la Croix de fer avec feuilles de chêne pour 59 victoires homologuées. Capturé par les Américains le 10 mai 1945, il est ensuite remis aux Russes qui le garderont prisonnier pendant plusieurs années. Il rentre en Allemagne, le 30 décembre 1949. Ne pouvant reprendre sa place dans l'armée en tant que pilote, il poursuivra, dans le civil, une carrière d'ingénieur, jusqu'en 1981. Il mourra à Hombourg en Allemagne, à 93 ans, le 27 janvier 2014\*, survivant ainsi presque 70 ans à ses adversaires.

*\* Par une curieuse coïncidence, dans la période même où j'écris ces lignes.*

## *XI – Aux Evelines*

---

*Le choc*

*La "boîte"*

Aux Evelines, la plupart des habitants a été réveillée par le choc. L'émotion s'est répandue sur le hameau et gagne les environs.

Au petit jour, Anne-Marie Péraux, 14 ans, découvre un amas de fer et de tôles, un fatras fumant dont n'émerge qu'un morceau de fuselage et quelques hélices tordues. Dans son esprit se grave la marque indélébile d'un torse étêté, aux membres partiellement amputés. Celui-ci ne semble pas avoir été atteint par les flammes. Les autres victimes ne sont pas visibles. Un calme étrange règne sur cette scène dramatique. Celui d'une fraîche aurore de printemps à l'âme brisée. Anne-Marie ne va pas plus loin. Il y a moins de quatre ans que ses frères ont disparu dans des circonstances aussi brutales. C'était à quelques centaines de mètres, sur un champ voisin, de l'autre côté de la route. Jean-Marie a ouvert une boîte mystérieuse et attrayante : c'était une mine antichar... Son frère Antoine, qui lui a survécu quelques jours, répétait dans son agonie : « Jean-Marie, n'ouvre pas la boîte, n'ouvre pas la boîte ! ». Puis il a semblé mourir ; a rouvert les yeux en disant « On n'est pas tous seuls là-haut, on est avec l'oncle Prosper » ; et les a refermés définitivement, en laissant couler une larme.

C'est la Wehrmacht qui se charge d'évacuer les débris de l'appareil. La guerre étant aussi psychologique, les soldats disposent la cocarde rouge-blanc-bleu de la R.A.F. bien en évidence sur une remorque. Devant la maison familiale, Anne-Marie regarde passer le cortège qui remonte la route de Gérardmer. Les soldats arborent fièrement ces tristes dépouilles opimes. Leurs chefs savent mettre à profit les symboles, tant pour revivifier la pugnacité des troupes que pour entretenir, dans la population, donc dans la résistance, le doute en une prochaine victoire.

## *XII – Les funérailles*

---

*Granges-sur-Vologne*

*Défilé interdit*

Sorti des habitations du village, des fermes aux alentours, des cités ouvrières, le peuple de Granges, hommes, femmes et enfants, venant de toutes parts, chemine à pied, processionne, se rencontre, se salue, parle peu, se regroupe, remplit l'église. Sept cercueils sont alignés devant le chœur. La nef est bondée, déborde sur le parvis. Par leur présence, tous ces gens expriment la gratitude qu'ils éprouvent envers sept combattants, la plupart à peine sortie de l'enfance, venus défendre leur liberté. Ils sont là aussi par déférence envers les familles des aviateurs. Ils font corps avec elles contre l'adversité, la violence et la peine.

Après la cérémonie, chaque cercueil est porté par quatre pompiers aux casques étincelants. Le convoi s'organise, emprunte l'artère principale, la rue David. Mais les autorités d'occupation ont défendu de le suivre. D'un seul mouvement spontané, sans agitation, un cortège parallèle s'organise ; un crochet par la ruelle des Bas-Champs et le défilé interdit progresse dans la rue Aristide Briand, au même rythme que le convoi funéraire officiel.

Anne-Marie, venue des Evelines, marche au cœur de cette assemblée silencieuse, recueillie, déterminée. Les deux courants confluent à l'entrée du cimetière. Equipage de circonstance, compagnons pour l'éternité, la terre se referme sur Alfred Ernest Stanley Cooper, Simon McCallum, Eric Moore Thompson, Kenneth Rowley, Eric Alfred Cryer, Leonard Percival Oughton, Charles William Eric Tiplady.

## Epilogue

### *Sept décennies*

Sept semaines plus tard avait lieu le débarquement. La guerre prit fin au printemps suivant. Quelques années passèrent ; celles du renouveau. Louis et Anne-Marie se rencontrèrent, se marièrent, eurent des enfants, auxquels ils transmirent leurs témoignages, concrétisés, les jours de Toussaint, par les visites rituelles sur la tombe énigmatique. C'est ainsi que cet évènement fut toujours présent dans ma vie.

Afin d'en retracer l'histoire et de pérenniser son souvenir, j'ai réuni les éléments d'un immense puzzle, dispersés dans le monde entier, mais rendus accessibles par internet et les traducteurs en ligne ; chaque morceau de ce puzzle se dérochant, tel un objet fractal, en une multitude d'autres énigmes sous-jacentes. Je les ai tous examinés, assemblés, testés, réassemblés, confrontés à des calculs théoriques. Certaines pièces manquent, comblées par des hypothèses plausibles ; d'autres probablement sont déplacées. Toutes peuvent s'enrichir de la mise au jour d'informations nouvelles. Ce récit ne prétend pas établir définitivement la vérité historique même si chaque détail, fût-ce le plus insignifiant, a été rigoureusement contrôlé. La complexité, la mouvance, l'enchevêtrement des faits de guerre laissent inmanquablement une part au doute.

Si quelques flous subsistent, un peu de recul devrait donner à l'image une netteté suffisante pour réinsuffler à ces sept hommes, jeunes pour toujours, un peu de la vie qui leur a manqué.

Yvon Georgel

à Gérardmer, le 21 avril 2014

Contact : [lancaster@georgel-88.fr](mailto:lancaster@georgel-88.fr)

