

9 septembre 1943

**Quand Pierre MENDES FRANCE, avec le Groupe LORRAINE,
bombardait le champ d'aviation de MONCHY BRETON (Pas-de-Calais)**

*Auteurs : Marcel et Alain BURIE (X84) (Cercle Historique du Ternois)
(extrait d'un article à paraître, communiqué sur le blog d'X-Résistance avec l'autorisation des auteurs
– juin 2007)*

En mémoire des aviateurs français des Forces Aériennes Françaises Libres et particulièrement de ceux du groupe Lorraine

En mémoire des habitants de Monchy-Breton (Gabriel Jurkowlanik et Jean Derisbourg) et des villages avoisinants tués lors des bombardements d'août 1943 à septembre 1944.

Le groupe Lorraine en septembre 1943

Le Groupe de bombardement "Lorraine" est né officiellement le 24 septembre 1941, à Damas en Syrie, mais la plupart des éléments qui vont le constituer ont déjà combattu depuis presque un an au Gabon, à Koufra et au Tchad. Il est alors composé des deux escadrilles « Metz » et « Nancy » et placé, en octobre 1941, sous le commandement du colonel Corniglion-Molinier. Equipé de Blenheim, le Groupe "Lorraine", de novembre à décembre 1941, multiplie, au-dessus de la Libye, les missions en appui de l'Armée britannique. En octobre 1942, le "Lorraine" embarque à Suez à destination de la Grande-Bretagne. Parvenu à Greenock le 1er janvier 1943, l'ensemble du personnel du groupe est envoyé en stage avant la reformation du "Lorraine" le 7 avril 1943, à West Raynham. Tout en continuant d'appartenir aux Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL), le groupe prend, selon la dénomination « Royal Air Force », le nom de « 342 Squadron du 2° groupe de la Tactical Air Force (TAF) ». Il fait partie de la 137° escadre de bombardement avec les 88° et 107° Squadrons anglais. Le commandant Henri de Rancourt en prend le commandement ; deux anciens de la campagne de Lybie prennent la direction des deux escadrilles, « Metz » et « Nancy » : les capitaines Charbonneaux et Ezanno. Cette escadre est spécialisée dans le bombardement tactique de précision. Beaucoup de missions seront effectuées en « Low Level ». (vol à basse altitude). Le groupe est équipé de *Douglas Boston III*. Basé à Sculthorpe, puis à Great Massingham, il est engagé dans des missions de bombardement de jour et de nuit, à moyenne ou très basse altitude. Les missions, sur la France et la Hollande, sont très diverses : centrales électriques, gares de triage, terrains d'aviation... Chacune d'elles mobilise une ou plusieurs boîtes : une boîte (box) est une formation de vol triangulaire, serrée, de 6 appareils.

Le bombardement de Monchy Breton le 9 septembre 1943



Légende : Boston III, l'appareil du groupe Lorraine

Le journal des opérations du Groupe Lorraine donne la liste des équipages (avec la lettre caractérisant l'avion, l'heure de départ et de retour) :

A	W/c de Rancourt	F/l Oldham	P/o Sinibaldi	Sg Bagnalasta	13h46	15h30
E	S/l Gorri	P/o Hennecart	Sg Delfau	Sg Duchossoy	13h46	15h30
K	F/o Forsans	P/o Colcanap	W/o Johanny	Sg Bapst	13h47	15h31
C	F/l de Thuisy	F/o Forat	P/o Pernot	F/s de Savy	13h48	15h31
H	F/o Lamy	W/o Balcaen	Sg Roussarie	Sg Jouniaux	13h49	15h35
G	F/o Petit	F/o Ghigliotti	Sg Machecourt	Sg Caillot	13h50	15h38
O	F/o Langer	P/o Paturau	F/s Gibert	Sg Bourret	13h50	15h48
N	P/o Langer	F/l Mendès France	F/s Bauden	Sg Krasker	13h51	15h50
R	P/o Laurent	F/o Goldet	F/s Luineaud	Sg Dufau Hitou	13h51	15h52
T	P/o Rousselot	F/o Mathis	Sg Ehrman	Sg Carrette	13h52	15h54
V	F/o Bernard	P/o Saville	F/s Dumont	P/o Hincelin	13h52	15h55

Quelques renseignements sur les membres du Groupe Lorraine ayant participé au bombardement du 9 septembre (extraits)

Certains d'entre eux ont rejoint le général de Gaulle à Londres à partir de juin 1940 dans des conditions souvent rocambolesques et périlleuses et ils ont ensuite combattu sur de nombreux fronts ; d'autres, issus de la Résistance et pourchassés par les Allemands, sont arrivés plus tard en Angleterre. A cette date, ce sont tous des aviateurs d'expérience. Différents de caractère et d'opinions, ils ont en commun, hormis le courage, l'amour de la liberté et l'amour de la France.

De Rancourt : W/c (Wing Commander : Lieutenant Colonel d'aviation) Pilote du Boston A (33 ans)

Henri de Rancourt de Mimerand, est né en 1910 dans le Loiret et décédé en 1992. Saint-Cyrien, « jeune homme élégant et racé », il a rejoint l'Angleterre le 18 août 1940 à partir de l'Afrique du Nord et s'est engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres. Appelé à l'Etat-major particulier du Général de Gaulle, il demande ensuite à repartir en opération et en avril 1943 prend le commandement du groupe Lorraine. Il participe à 22 missions de guerre dont 7 en vol rasant. En mars 1944, il sera appelé au cabinet militaire du Général de

Gaule à Alger. Après la guerre, il occupe des fonctions importantes et sera nommé général de corps aérien. Grand Officier de la Légion d'Honneur. Compagnon de la Libération



Légende : A gauche le colonel de Rancourt, commandant du groupe Lorraine, à droite le commandant Fourquet (X1933). Photo X-Résistance.

Gorri : S/1 (Squadron Leader : Commandant d'aviation). Pilote du Boston E (29 ans)
Gorri est son nom de guerre, son vrai nom est Michel Fourquet . « *Gorri est le nom d'un bandit basque célèbre. Basque et fier de l'être, Gorri a peint sur sa carlingue l'insigne de son pays, une croix gammée inversée.* » (Bona : Romain Gary). Michel Fourquet est né en 1914 à Bruxelles et décédé en 1992.. Polytechnicien, il commande une escadrille durant la guerre 39-40, participe au réseau de résistance « Alliance », rejoint l'Angleterre fin 1942. Il commandera le groupe Lorraine de décembre 1943 à novembre 1944. Il a assuré 71 missions de bombardement dont 12 en vol rasant. Après la guerre, général de corps aérien, il occupe les plus hautes fonctions comme celle de chef d'Etat-major des Armées. Grande Croix de la Légion d'Honneur. Compagnon de la Libération.



Légende : Michel Fourquet (X33), groupe Lorraine, Compagnon de la Libération. Photo Ordre de la Libération.

Langer : F/o (Flying Officer : Lieutenant d'aviation) Pilote du Boston O. (26 ans).
Marcel Langer , dit Langer le Père, est né en Suisse en 1917 et est décédé à Bordeaux en 1990. Il entre à Polytechnique en 1938 et en 1939, il est volontaire pour l'Armée de l'Air. Muté le 10 juin à Cazaux, il découvre une centaine d'avions neufs et essaie de convaincre ses supérieurs de faire passer ces avions en Angleterre. En vain ! Avec son frère Arnaud, il embarque à Port-Vendres et parvient à Londres, via Oran et Casablanca. Il effectue des missions au Nigeria, au Soudan, en Egypte, contre les Italiens en Abyssinie, contre Rommel en Libye. En 1942, il embarque à Suez pour atteindre Glasgow après 69 jours de navigation. En septembre 1943, il prend le commandement de l'escadrille Nancy jusqu'en juillet 1944 et dirige avec elle 39 missions. En 1945, il part au Bengale et effectue 16 missions contre les Japonais. Ensuite,

avec son grade de commandant, il fait sa deuxième année d'études à Polytechnique. Compagnon de la Libération.



Légende : Marcel Langer (X38), groupe Lorraine, Compagnon de la Libération. Photo Ordre de la Libération.

Langer : P/o (Pilot Officer : Sous Lieutenant d'aviation) Pilote du Boston N. (24 ans).

Arnaud Langer , dit Langer le Fils, est né en 1919 en Suisse et est décédé en 1955 au Tchad « *Langer, mon pilote, est là. Vingt-deux ans; on lui en donnerait seize. A terre, il a, au suprême degré, les défauts de cet âge. Mais, dans l'avion, c'est un autre homme, sérieux, pondéré, de sang-froid : 900 heures de vol, 35 opérations, deux citations, une réputation de pilote que plus d'un aîné lui envierait.* » (Mendès France).. Engagé à 19 ans dans l'Armée de l'Air, n'acceptant pas la défaite, avec son frère Marcel, déguisé en officier tchécoslovaque, il embarque à Port-Vendres à destination d'Oran. Arrivé dans cette ville, il est arrêté, s'évade, gagne Casablanca, réussit à gagner Gibraltar et arrive à Liverpool le 17 juillet 1940. Avec les FAFL, il participe à l'expédition de Dakar, au ralliement du Gabon, à la campagne de Libye, à la lutte anti sous-marins. Revenu en Angleterre avec son unité, le sous-lieutenant Langer accomplit de nombreuses missions, avec comme navigateur, Pierre Mendès France, puis Romain Gary. Le 25 janvier 1944, au cours d'une mission sur une base de V1 au bois d'Esquerdes, Arnaud Langer est blessé aux yeux ; presque aveugle, avec l'aide de ses camarades, il parvient de ramener son équipage à la base. *Je crois que ce fut la première fois dans l'histoire de la R.A.F. qu'un pilote aux trois quarts aveugle parvint à ramener son appareil au terrain.* (Romain Gary). Promu lieutenant, il prend part aux opérations de débarquement. A la fin de la guerre, il a rempli 70 missions. Revenu à la vie civile, il entre comme pilote de ligne à l'U.A.T. Le 3 juin 1955, pris dans un orage, son DC4 est frappé par la foudre au moment de l'atterrissage et s'écrase près de Fort Lamy au Tchad. Arnaud Langer est tué ainsi que ses deux hommes d'équipage. Officier de la Légion d'Honneur. Compagnon de la Libération.

Mendès France : F/l (Flight Lieutenant : Capitaine d'av.) Navigateur-observateur du Boston N (36 ans)

Pierre Mendès France est né en 1907 et est décédé en 1982. Etudiant brillant, tourné vers le droit et la politique, militant du parti Radical, il est élu député de l'Eure à 25 ans, maire de Louviers à 28 ans, sous-secrétaire d'Etat à 31 ans dans le gouvernement Léon Blum. Officier dans l'aviation, voulant poursuivre la guerre, il est condamné comme déserteur et incarcéré par le régime de Vichy. Il s'évade en 1941 et rejoint Londres ; il demande avec insistance à être incorporé dans une unité combattante. Il est affecté dans les Forces Aériennes Françaises Libres. Il participe aux combats, en qualité de capitaine navigateur, au sein du groupe

Lorraine : - Rennes, Denain, Abbeville, Recherche en mer, Guerledan, Rosendaël, Serqueux, Monchy Breton, Chevilly Larue, Courcelles, Bernay Saint Martin, Mimoyecques - . Son avion est le Boston N (N pour nuts disent mystérieusement les collègues de la RAF), avion qui porte sur son fuselage le nom du lieutenant Sandré, tué en Syrie. Son équipage comprend, avec le capitaine Mendès, le pilote Langer, le radio-mitrailleur Bauden et le mitrailleur Krasker ; les mécanos au sol sont Noblet et Berthelot.. Il a en particulier raconté le bombardement de Chevilly-Larue le 3 octobre 43. Fin 1943, il est nommé par le général de Gaulle, Commissaire aux Finances dans le Comité français de la Libération nationale d'Alger. Il est titulaire, entre autres, de la Croix de Guerre et de la Médaille de la Résistance.



Légende : Pierre Mendès-France, groupe Lorraine.

Le 28 mai 1945, la Croix de la Libération sera décernée au groupe Lorraine, qui au cours de 3059 sorties a perdu 108 membres d'équipage soit plus du double de son effectif.

Le groupe Lorraine par et à travers les écrits de deux de ses aviateurs : Pierre Mendès France et Romain Gary

Romain Gary (29 ans en 1943) Capitaine. Romain Kacew est né en 1914 à Vilnius en Lituanie et décédé en 1980. En 1929, sa mère et lui émigrent en France et s'établissent à Nice. Naturalisé français, il sert dans l'aviation mais ne peut devenir officier malgré les notes obtenues, « sa naturalisation étant trop récente ! ». En juin 1940, il rallie les Forces françaises libres et combat sous le nom de Romain Gary en Libye (en particulier à Koufra), en Abyssinie, en Syrie. Il contracte le typhus et, presque mourant, reste six mois à l'hôpital. Revenu en Angleterre, il est affecté au groupe Lorraine avec lequel il effectue de nombreuses missions, notamment contre les sites de V1 : Brest, Bernay-Saint-Martin, Mimoyecques, Audinghen, Martinvast, Hesdin, Ligescourt, Ecalles sur Berchy, Fixecourt, Le Bois-Coquerel, Le Bois d'Esquerdes, La Longueville, Ijmuiden, Hirson, La Lauvière, Gorenflos... . Le 25 janvier 1944, il est blessé par un éclat d'obus ainsi que son pilote Arnaud Langer touché gravement aux yeux et pratiquement aveugle. Malgré sa blessure, il guide son coéquipier et l'ensemble de la formation avec suffisamment de maîtrise pour réussir un bombardement très précis et pour ramener l'escadrille à la base. Compagnon de la Libération.



Légende : Romain Gary, groupe Lorraine, Compagnon de la Libération. Photo Ordre de la Libération.

A travers les écrits de Pierre Mendès France et de Romain Gary, nous allons essayer de reconstituer quelques aspects de la vie du Groupe Lorraine durant l'automne et l'hiver 1943-1944.

L'entraînement à la navigation (Gary : La nuit sera calme)

Mendès France ? j'ai grand estime pour son intégrité intellectuelle et j'admire sa fidélité à lui-même. Mais cela va de pair avec une confiance excessive dans les épures et les constructions abstraites . J'en ai fait l'expérience...Mendès était dans mon escadrille, à la fin de la guerre. Il était imbattable « en classe », dans les exercices de navigation sur le papier. Mais un jour, je l'ai eu dans mon avion au cours d'un vol d'entraînement. Malgré ses calculs, il s'était paumé, ne savait plus où on était et est venu me demander de lui faire voir mes calculs de navigation. Je n'en avais pas fait : je connaissais « le triangle » par cœur, j'étais commandant de bord, il faisait beau, je naviguais à vue. Je le lui dis. Il se fout dans une rogne noire, me crie que je refusais de lui montrer mes calculs...je crois qu'il me prenait pour un « anti » et faisait une petite tempête psychologique. Il m'a même lancé -et je cite : « Je vous revaudrai ça. » D'ailleurs, quand il aurait pu le faire, des années après, lorsqu'il est venu à New York comme Premier ministre, à l'O.N.U., où j'étais petit porte-parole, il a été avec moi d'une grande gentillesse. Bref, je le laisse tempêter, je lui montre le patelin qu'on survolait, je lui dis que c'est Buckingham et qu'il n'a qu'à partir de là. Il regarde ses calculs, et me dit : « C'est Odiham ». Je lui dis : « Buckingham », en montrant au sol les deux citernes vertes que je connaissais. Il me fourre ses papiers sous le nez et me répète « Odiham ». Je demande un relèvement au sol et lui montre la position, avec preuve matérielle à l'appui : « Vous voyez bien que c'est Buckingham ». Mendès regarde encore une fois ses calculs, me sourit, répète : « Odiham » et s'en va... Bon, il y a la part de l'humour et du sourire mais il a vraiment une confiance excessive dans les calculs abstraits...

La vie sentimentale (Gary : La nuit sera calme)

Nous étions très jeunes, et on se débrouille très vite dans une langue étrangère quand on est jeune...Ecoute, en Angleterre, on avait des ordonnances qui étaient des filles. A Biggin Hill, par exemple, la plus célèbre escadrille de chasse, le personnel féminin, qui constituait trente pour cent des effectifs, était choisi parmi les plus jolies filles d'Angleterre ; et, dans le bombardement on n'était pas mal pourvu non plus. Demande à Mendès France... On avait la même ordonnance, à Bicester, lui et

moi. Une rousse... Je ne veux jeter aucune ombre du sourire et de la joie de vivre sur Mendès France ou sur un autre, je prends tous les péchés sur moi...

L'attente (Mendès France, d'après Jean Lacouture : Mendès France)

Les jours sans mission, on enrageait, on trépignait. Les Anglais, excellents combattants mais disciplinés, attendaient les ordres avec calme et obéissaient impeccablement. Les Français au contraire, fonçaient, en rajoutaient. Un jour, le colonel de Rancourt refusa de me confier une mission : j'ai râlé avec insolence. Résultat : quinze jours d'arrêts de rigueur. Ce fut ma seule sanction militaire. Les camarades étaient tous comme cela.

L'avion et les mécaniciens avant le départ (Mendès France : Roissy en France)

Chaque matin, nous nous retrouvons auprès du N. Langer s'installe dans l'habitacle du pilote, tripote ses manettes, contrôle ses instruments, fait tourner ses moteurs, discute avec Noblet et Berthelot, les mécanos attachés à l'avion. Tous trois ont pour le " zinc " une passion fanatique. Ils l'auscultent, le soignent, le réparent, l'astiquent (au retour d'une mission particulièrement dangereuse, je les ai vus le caresser, comme on fait à un bel animal qui vient d'accomplir une prouesse). Installé à ma place, dans une sorte de cage vitrée, à l'avant, je règle, moi aussi, mes instruments de bord, le viseur, l'appareillage électrique. Rien ne manque, parachute, dinghy, Maë-West. ...J'affûte mes crayons (les célèbres armes du navigateur), je nettoie et classe mes cartes, je vérifie mes règles, mes rapporteurs.

Le cas de conscience (Mendès France : Roissy en France)

La discussion dure depuis des mois; nous lui donnons tous la même réponse affirmative, mais nous éprouvons le besoin de la reprendre encore et toujours, comme c'est le cas chaque fois que le cœur et la raison paraissent en désaccord. Nos pères, pendant l'autre guerre, ont bombardé Lille, et nous leur avons souvent reproché d'avoir épargné Briey. Et puis, si nous n'allons pas sur la France, d'autres aviateurs alliés iront à notre place. Viseront-ils leurs objectifs avec autant de soin, de scrupule, d'inquiète minutie ? Quelles que soient leur conscience, leur volonté d'épargner des vies françaises, nous avons une raison de plus qu'eux d'opérer avec le maximum de précautions -même s'il en résulte pour nous un risque supplémentaire. Nous avons développé beaucoup depuis quelques mois, la technique du bombardement en vol rasant. Elle nous rend plus vulnérables à certaines formes de la défense antiaérienne ennemie, mais elle assure à notre tir une grande précision et nous permet d'éviter la dispersion des bombes hors de l'objectif, même s'il est de petites dimensions.

La nostalgie (Mendès France : Roissy en France)

Ce pays qui court sous moi, pourquoi est-il plus beau que tous les autres ? J'essaye de définir ce qui le distingue du terroir anglais que je viens de parcourir. Il n'y a pas de différence réelle. Cependant, je le reconnaîtrais entre cent autres. Il a un aspect, une atmosphère qui sont de chez nous. Le climat est plus doux, plus tendre. Combien de fois n'avons-nous pas décollé d'une base anglaise, sous un ciel couvert, fermé, épais, pour trouver ici, en France, quelques quarts d'heure après, un soleil magnifique, un air léger, et, dans toutes choses, la fraîcheur et la douceur de chez nous Voici Geneviève-en-Bray, près des sources de l'Andelle (existe-t-il, ailleurs qu'en France, des noms aussi gracieux ?) Des paysans dans un chemin s'arrêtent pour nous regarder, ils nous font de grands signes, en agitant les bras. Ces encouragements, ces approbations, c'est la preuve que nous avons raison. Nous sommes entre Gournay et Lyons. Voici la célèbre forêt; nous sommes dans le département de l'Eure, dans mon département. A quelques kilomètres, c'est chez moi ; si au lieu de coller au sol (au point de frôler par moment les arbres et les maisons), si nous grimpons à 500 ou 600 mètres, je

verrais, dans sa vallée, derrière la Seine, Louviers et, tout à côté, le petit hameau des Monts avec ma maison, mon jardin, mes pommiers.

Le bombardement (Mendès France : Roissy en France)

Une bombe " trop longue " irait là-bas et tuerait des Français. Les observateurs, derrière moi, vont tirer à mon signal avec un très léger retard; leurs bombes dépasseront les miennes, il faut que je vise court. Les quatre avions de tête ont déjà lâché leurs bombes. En faisant ma visée, je ne quitte pas l'objectif des yeux. Trois ou quatre petits bâtiments ; à côté, des pylônes métalliques, avec un enchevêtrement confus de gros câbles noirs. Les premières bombes ont provoqué d'abord des courts-circuits et des étincelles, il y en avait partout à la fois: certaines étaient rouge-blanc, et, d'autres, pourpres presque sombres; à droite une fumée épaisse commence à se dégager; puis, tout à coup, à gauche, une violente explosion avec une gerbe de flammes immenses, oranges.

Tout cela se produit en quelques dixièmes de secondes et avant même que l'angle gauche du refroidisseur que je dois viser (laissant aux camarades placés à ma droite toute la largeur de l'objectif) soit venu se placer entre les deux pointes de mon viseur. " Right. .. steady.. .. steady. ..". L'y voici presque. Je presse vivement quatre fois sur le bouton qui va libérer les bombes, en comptant à haute voix. Dès qu'il entend le chiffre " quatre ", le pilote sait que le bombardement est terminé ; alors, ce n'est plus moi mais lui qui dirige la manœuvre . Il reprend les evasive actions et pique pour échapper au tir concentré qui nous entoure. (J'étais tellement absorbé, tellement préoccupé par mon travail, que je n'ai pas eu conscience du barrage épais de D.C.A., que les camarades me décriront par la suite). Les panneaux de la soute à bombes se referment. Les huit avions piquent en même temps vers le sol, en cherchant à reconstituer la formation. -Où sont les avions de la première " boîte ", mon capitaine ? - Prenez le cap 042. Ils doivent être loin devant nous et voler au ras des maisons, au-dessous de ces cheminées d'usines, là-bas vers la gauche.

La solidarité (Mendès France : Roissy en France)

J'entends un appel de Lucchesi au colonel: " Je marche sur un moteur. Je perds de la vitesse. Pouvez-vous m'attendre ? " le colonel ralentit immédiatement et peu à peu les autres avions s'alignent sur lui. Nous ralentissons jusqu'à 350 kilomètres à l'heure, vitesse dangereusement réduite. En effet, à l'heure actuelle, l'ennemi imagine, à peu de choses près, notre route de retour. A chaque instant, ses chasseurs peuvent nous intercepter. Nous entrons dans la période la plus périlleuse de la mission. Il est 14 h 06, nous devrions dans dix minutes être à Crève-cœur ; à 400 kilomètres à l'heure, il nous faudrait au moins dix-sept minutes pour y arriver. Or, les chasseurs alliés ne nous attendront pas dix-sept minutes; le retard supplémentaire accroît le risque que nous courons de faire le voyage de retour sans escorte ni protection. Cependant, le colonel conserve la vitesse réduite qui doit nous permettre d'entourer les camarades en difficulté. Observateurs et mitrailleurs veillent avec une vigilance plus grande et scrutent, de toutes parts, le ciel qui est peut-être plein d'ennemis. Deux, trois, quatre minutes passent. le G fait savoir qu'il ne peut pas maintenir la vitesse de 350 km/h. Il est clair que nous ne le ramènerons pas; le colonel décide de ne pas exposer inutilement les dix autres avions. Il remet les gaz, part en avant. Nous comprenons tous ce que cela signifie: nous abandonnons le G. Quel sera son sort ? Fera-t-il un atterrissage forcé ?

L'avion et les mécaniciens au retour (Mendès France : Roissy en France)

Les autres avions tournent autour du terrain et se posent de minute en minute. ..A nous, maintenant. ..Le sol se rapproche. Une secousse imperceptible, nous sommes à terre. Les avions devant moi ont repris leur allure pesante et maladroite. Noblet et Berthelot sont au bord de la voie cimentée. Ils ont guetté le retour de " leur zinc". Ils ont sauté de joie dès qu'ils l'ont reconnu. Ils le précèdent en

courant et guident le pilote avec de grands gestes. Enfin, le N s'immobilise. Je range mes papiers, mes cartes, mes règles. Un immense silence s'abat sur moi; les moteurs viennent de s'arrêter. J'entends les exclamations des mécanos: ils examinent la blessure qu'a faite un éclat d'obus au bord d'attaque de l'aile gauche. Je me détache, j'ouvre le passage qui, sous moi, va me permettre de sortir de la carlingue. Je me débarrasse de mon harnais de parachute, de mon casque. Je saute à terre. Je suis fatigué ; j'ai l'impression qu'il fait très froid , tout à coup ...

La grisaille des missions (Gary : La Promesse de l'Aube)

Tous les jours, j'étais au rendez-vous dans le ciel et mon avion revenait souvent criblé d'éclats. Je n'étais pas dans la chasse, mais dans le bombardement et notre métier n'était pas trop spectaculaire. On jetait des bombes sur un objectif et on revenait , ou on ne revenait pas.

La camaraderie et la solitude (Gary : La Promesse de l'Aube)

Je ne me suis trouvé seul dans la cabane qu'une seule fois, lorsque l'équipage de Petit a été abattu.

La disparition des amis (Gary : La Promesse de l'Aube)

Presque toujours, au retour, un camarade manquait ; une fois, en allant sur Charleroi, nous perdîmes sept avions d'un seul coup en franchissant la côte...Autour de moi, le ciel devenait de plus en plus vide. Schlözing, Béguin, Mouchotte, Maridor, Gouby et Max Guedj, le légendaire, disparaissaient les uns après les autres, et puis les tous derniers partirent à leur tour, de Thuisy, Martell, Colcanap, de Maismont, Mahé, et le jour vint enfin où de tous ceux que j'avais connus en arrivant en Angleterre, il ne resta plus que Barberon, les deux frères Langer, Stone et Perrier. Nous nous regardions souvent en silence. » (Gary : La Promesse de l'Aube)

L'héroïsme et l'humour (Gary : La Promesse de l'Aube)

Un jour cependant, nous eûmes une sortie un peu plus mouvementée que d'habitude. A quelques minutes de l'objectif, alors que nous dansions entre les nuages des obus, j'entendis dans mes écouteurs une exclamation de mon pilote Arnaud Langer. Il y eut ensuite un moment de silence, puis sa voix annonça froidement :

- Je suis touché aux yeux. Je suis aveugle.

Sur le Boston, le pilote est séparé du navigateur et du mitrailleur par des plaques de blindage et, en l'air, nous ne pouvions rien les uns pour les autres. Et, au moment même où Arnaud m'annonçait sa blessure aux yeux, je recevais un violent coup de fouet au ventre. En une seconde, le sang colla mon pantalon et emplit mes mains. Fort heureusement, on venait de nous distribuer des casques d'acier pour nous protéger le chef. Les équipages anglais et américains mettaient naturellement les casques sur leurs têtes, mais les Français, à l'unanimité, s'en servaient pour couvrir une partie de leur individu qu'ils jugeaient beaucoup plus précieuse. Je soulevai rapidement le casque et m'assurai que l'essentiel était sain et sauf. Mon soulagement fut tel que la gravité de notre situation ne m'impressionna pas particulièrement. J'ai toujours eu, dans la vie, un certain sens de ce qui est important et de ce qui ne l'est pas. Ayant poussé un soupir de soulagement, je fis le point. Le mitrailleur, Bauden, n'était pas touché, mais le pilote était aveugle ; nous étions encore en formation et j'étais le navigateur de tête, c'est-à-dire que la responsabilité du bombardement collectif reposait sur moi. Nous n'étions plus qu'à quelques minutes de l'objectif et il me parut que le plus simple était de continuer en ligne droite, nous débarrasser de nos bombes sur la cible et examiner ensuite la situation, s'il y en avait encore une. C'est ce que nous fîmes, non sans avoir été touchés encore à deux reprises.

Cette fois, ce fut mon dos qui fut visité et quand je dis mon dos, je suis poli. Je pus tout de même lâcher mes bombes sur l'objectif avec la satisfaction de quelqu'un qui fait une bonne action.

Nous continuâmes un instant tout droit devant nous, puis nous commençâmes à diriger Arnaud à la voix, nous écartant de la formation, dont le commandement passa à l'équipage d'Allegret. J'avais perdu pas mal de sang et la vue de mon pantalon gluant me donnait mal au cœur. Un des deux moteurs ne donnait plus. Le pilote essayait d'arracher un à un les éclats de ses yeux. En tirant sur ses paupières avec les doigts, il parvenait à voir le contour de sa main, ce qui semblait indiquer que le nerf optique n'était pas touché. Nous avons pris la décision de sauter en parachute dès que l'avion couperait la côte anglaise, mais Arnaud constata que son toit coulissant avait été endommagé par les obus et ne s'ouvrait pas. Il ne pouvait être question de laisser le pilote aveugle seul à bord ; nous dûmes donc demeurer avec lui et tenter l'atterrissage, en le dirigeant à la voix. Nos efforts ne furent pas très efficaces et nous manquâmes le terrain à deux reprises. Je me souviens que la troisième fois, alors que la terre dansait autour de nous et que je me tenais dans ma cage de verre, dans le nez de l'avion, avec la sensation de l'omelette qui va sortir de l'œuf, j'entendis la voix d'Arnaud, devenue soudain une voix d'enfant, crier dans mes écouteurs « Jésus-Marie protège-moi ! », et je fus attristé et assez vexé qu'il priât uniquement pour lui-même et qu'il oubliât les copains. Je me souviens aussi qu'au moment où l'avion faillit percuter dans le sol, je souris – et ce sourire fut sans doute une de mes créations littéraires les plus longuement préméditées. Je la mentionne ici dans l'espoir qu'elle figurera dans mes œuvres complètes.

La Croix de la Libération (Gary : La Promesse de l'Aube)

Je me trouvais au mess lorsqu'un planton me remit un télégramme. Je jetai un coup d'œil à la signature : Charles de Gaulle. Je venais de recevoir la Croix de la Libération. Je ne sais s'il reste encore quelqu'un pour comprendre ce que ce ruban vert et noir voulait dire alors pour nous. Les meilleurs de nos camarades morts au combat étaient presque seuls à l'avoir reçu. Aujourd'hui, je ne sais si le nombre de titulaires vivants ou morts se monte à plus de six cents. Je m'aperçois souvent, sans surprise, combien rares sont ceux qui savent ce qu'est la Croix de la Libération et ce que ce ruban signifie. Il est très bon qu'il en soit ainsi. Alors que tout, à peu près, a été oublié ou galvaudé, il est bon que l'ignorance préserve et mette à l'abri le souvenir, la fidélité et l'amitié.