

ROCQUIGNY le 14 juillet 2011 ;

Mesdames, Messieurs,

Quand j'ai accepté d'écrire ce texte en l'honneur des aviateurs Canadiens inhumés au cimetière de Rocquigny, je ne pensais pas que j'allais « revivre » cette dramatique aventure, et pourtant...

Ne voulant pas refaire un récit historique, comme cela est déjà très bien réalisé dans différents ouvrages dont celui conçu par l'Association Ardennes-Canada et édité par l'Association ANACA, j'ai préféré donner vie à cet événement en utilisant le style du héros narrateur.

Je me suis « outrageusement » mis dans le personnage du pilote de l'avion qui s'est écrasé, le 15 avril 1943, près du hameau « La rue Gibourdelle » au nord est de Rocquigny.

Toutefois, je me suis appuyé pour construire ce récit sur un maximum d'éléments historiques et factuels. Les aspects plus subjectifs ne seront en rien une caricature de la réalité puisqu'ils ont été inspirés par mon expérience personnelle d'engagé volontaire à dix huit ans et de pilote privé par la suite. Les aspects techniques ont été supervisés par mon ami le Commandant Christophe Favre ancien pilote de chasse du régiment Normandie-Niemen.

Georges Livet

La Hardoye-Rocquigny

Mais laissons la parole à notre héros :

« Je m'appelle Paul Joseph Cozens. J'ai 23 ans. Je suis né à Toronto où je faisais des études de mathématiques quand malheureusement l'horrible guerre d'Europe nous a rejoints.

J'ai quitté ; à leur grand regret, ma Mère, mon Père et mes sœurs et frères : Helen, Adel, Olive, Joan et William.

Je me suis engagé, par idéal, dans la Royal Canadian Air Force. J'y ai suivi les cours de

pilotage puis ceux d'une école de perfectionnement.

Une fois mon brevet de pilote obtenu, j'ai rejoint l'escadrille 420, basée à Middleton Saint George au nord-est de l'Angleterre. La devise de cette escadrille était « We fight to the end » (Nous combattons pour la fin). L'insouciance de ma jeunesse idéaliste ne me laissait point penser que je combattrai pour ma propre fin...

Les exigences d'une guerre « urgente » ne nous permettaient pas de suivre le cursus habituel des officiers pilotes. Néanmoins, notre formation plus courte nous donnait le grade de Warrant-Officer ; c'est à dire de sous-officier spécialisé, l'équivalent de vos adjudants.

Nous n'étions pas peu fiers de ce grade. Il nous accordait les mêmes prérogatives que celui d'officier. Mais, très subjectivement, il nous conférait aux yeux de nos hommes d'équipage une aura de proximité et d'appartenance particulière.

On m'affecta un bombardier bimoteur Vickers Wellington Mk X. Nous le surnommions « Wimpy ».

Laissez moi vous présenter mon équipage. J'allais dire ma famille, tellement nous étions liés.

Sur le siège à ma droite le Warrant-Officer William Gerald Blight, mon navigateur. Nous étions du même âge. Il était comme moi originaire de Toronto. Il avait épousé Jean il y a seulement quatre mois.

Dans la tourelle avant, le Warrant-Officer, John Paplowski, dit « Pappy », bientôt 24 ans. Il était né à Edmonton dans l'Alberta. Il travaillait à la ferme familiale avec ses parents et avait deux jeunes sœurs. Il était mon opérateur radio et mon mitrailleur avant.

Mon mitrailleur arrière s'appelait Leonard Dutton, il était sergent, il avait 22 ans. Il était originaire de Swansea dans la banlieue de Toronto. Il faisait partie du Swansea Community Concert Band ; une fanfare dans laquelle il jouait remarquablement du saxophone. Par manque de place, je ne lui avais autorisé à bord que son harmonica. Il égayait par sa musique les moments de vol sécurisés. À terre, il retrouvait son saxo et nous faisait chanter et danser. Son meilleur interprète était mon dernier équipier, le sergent-bombardier Stephen Graham Giffin. C'était le plus jeune d'entre nous. À l'entendre, on aurait pu croire que sa seule famille était le club de hockey « Les Mustangs » de Melfort, en Saskatchewan, où il était né il y a 21 ans. Sa voix de stentor arrivait parfois à couvrir le bruit des moteurs. En dehors du largage des bombes, il servait les mitrailleuses en aide aux tireurs.

Le mercredi 14 avril 1943, vers 21 heures, nous avons décollé avec nos deux tonnes de bombes pour une mission en Allemagne, sur Stuttgart. Le vol aller se passa sans encombre. Notre escorte de protection composée de chasseurs Spitfire Mk5 ; nos « Little-Friends » (les petits amis) ; comme nous les appelions, nous quitta. Ces chasseurs faisaient demi-tour car leurs réserves de carburant étaient insuffisantes pour un aller-retour de près de 2000 kilomètres.

Nous nous retrouvâmes en formation au dessus du sud de la Belgique. Seule la concentration de chacun sur son job assurait la sécurité de tous.

Un peu en avant de notre formation, volaient des avions Halifax B2, appelés les « Pathfinders » (littéralement ceux qui trouvent le chemin). Ils avaient l'importante mission de marquer l'objectif.

Notre formation, le « stream », avait des avantages. Les mitrailleurs de chacun des avions la composant assuraient non seulement la sécurité de leur propre appareil mais participaient à

celle des autres.

Dans ce « stream » nos jeunes navigateurs pouvaient compter sur l'expérience de leurs aînés qui étaient placés dans les bombardiers de tête. Ces navigateurs aguerris nous assuraient une « nav » efficace et un retour à la base de Middleton. À condition, et c'était un ordre impératif, que nous ne quittions sous aucun prétexte cette formation. Sauf, bien évidemment, en cas de détresse ou d'urgence.

La chasse ennemie ne s'était pas manifestée, tout allait pour le mieux. Mais, plus nous approchions de l'objectif, plus la météo se dégradait.

Les canons de 105 millimètres de la « Flak » étaient entrés en action. Nous volions dans les nuages au milieu d'explosions assourdissantes. Notre appareil était régulièrement secoué, je devais maintenir fermement les commandes afin de conserver une attitude de vol rectiligne horizontale et uniforme.

La météo défavorable et la « Flak » agressive avaient gêné le travail des « Pathfinders ». Le largage de leurs bombes légèrement au nord-est de l'objectif l'avait imprécisément marqué. Aussi, notre bombardement avait-il fait de nombreuses victimes collatérales civiles ainsi que 257 prisonniers français et 143 russes.

Il était près de une heure du matin quand la voix de Stephen, mon bombardier, hurla dans l'interphone : « nous sommes touchés, ça crame de partout ». Je lui ordonnais alors d'utiliser l'extincteur de sa soute et de me rendre compte de l'évolution de la situation.

Les avions en tête du « stream » ayant terminé leur largage amorcèrent leur demi-tour. Je les suivis mais je constatais une difficulté à manœuvrer, surtout pour reprendre de l'altitude. C'est alors que Stephen m'informa qu'il avait maîtrisé l'incendie. Il me signalait aussi que la trappe de soute ne se refermait plus et qu'il restait trois bombes à bord qu'il n'avait pu larguer. Toutes les commandes hydrauliques semblaient avoir été endommagées par le coup reçu. Je lui ordonnais, par sécurité, de désarmer les bombes restantes. Je pensais que cette trappe restée ouverte pouvait, en partie, expliquer les difficultés que j'avais rencontrées pour manœuvrer.

Notre vol de retour, commençant, s'annonçait beaucoup moins calme que celui de l'aller. Vers deux heures du matin nous fûmes attaqués par la chasse de nuit ennemie. Les mitrailleurs eurent fort à faire. William mon navigateur nous situait au dessus des Ardennes Françaises, il aperçut par le cockpit un de nos bombardiers en flammes qui fonçait vers le sol.

Si le « stream » présentait des avantages, il avait un inconvénient majeur. En effet, un chasseur qui repérait l'un d'entre nous et le détruisait pouvait remonter la formation et se replacer pour attaquer une autre cible. Cette nuit là, 23 de nos avions furent abattus.

Ralentis par la trappe restée ouverte, nous fûmes repérés et pris en chasse par un Messerschmitt Bf110 piloté par le Major Kurt Holler un as de la chasse de nuit de la Luftwaffe. Après plusieurs passages ce chasseur nous porta une rafale de mitrailleuse qui eut raison de notre moteur N° 2, bientôt en feu. Je mis rapidement son hélice en drapeau, coupai son alimentation en carburant et j'actionnai son extincteur afin d'essayer d'éteindre ce début d'incendie.

Je constatais alors une baisse inquiétante et rapide de nos jauges de carburant ce qui laissait présager que nous ne tiendrions pas longtemps. Il était trop tard pour évacuer l'appareil. Par l'interphone j'ordonnais à mes équipiers de boucler leur ceinture, de s'appuyer à la carlingue et de se tenir fermement à ce qu'ils pouvaient pour encaisser la décélération lors du contact avec le sol. « Je vais tenter de poser l'appareil en catastrophe. » leur criais-je.

Nouvelles surprises : le train et les volets ne sortaient pas et la gouverne de profondeur avait perdu de son efficacité. Vraisemblablement l'ensemble de la tringlerie avait été endommagé par la mitraille du Messerschmitt. Tous ces dysfonctionnements m'empêcheraient de réussir un atterrissage en sécurité.

Je n'avais pas le choix, j'étais obligé de tenter un « belly-landing » (un atterrissage sur le ventre). Certes, j'avais été entraîné à cette procédure mais ces exercices se faisaient de jour, en terrain découvert et non accidenté. Or il faisait nuit, les Ardennes étaient boisées et vallonnées. Les chances étaient plus que minimes. Le crash était inévitable et l'issue très certainement fatale. Il était deux heures cinquante huit de mon dernier matin.

Je me surpris alors à prier et, grâce à cette fervente prière, c'est avec une grande sérénité que je ressentis dans un immense choc, une explosion de bruits et de flammes.

Puis, un calme silence et une douce lumière m'entourèrent. Pourtant je voyais l'épave de notre valeureux « Wimpy » qui était en feu au milieu d'une pâture.

Cette vision étrangement surréaliste me fit comprendre que je venais de traverser la frontière des deux mondes.

Il n'y avait pas de survivants. Mes quatre camarades m'accompagnaient dans cet orient éternel où il n'y a : ni nuits, ni douleurs, ni pleurs, ni cris...

Les nuits, les douleurs, les pleurs et les cris seraient ceux des vivants qui restaient :

- Jean, la jeune épouse de William, et leur petite fille Lila qui naissant à l'automne suivant ne connaîtrait jamais le bonheur de l'étreinte des bras de son Papa,
- Les parents et les jeunes sœurs de John, qu'ils ne reverraient jamais à la ferme,
- Les musiciens du Swansea Community Concert Band pour qui le saxophone de Leonard, resterait à jamais muet,
- Les hockeyeurs des « Mustangs » de Melfort qui n'entendraient plus la voix de Stephen, entonner leur chanson fétiche,
- Ma fratrie et mes chers parents qui éprouvaient tant d'amour et nourrissaient tant d'espoir pour leur fils aîné.

Que de vies brisées, au nom et pour la noble cause de la liberté des peuples. Pas moins de 200 000 aviateurs tombèrent dans cette bataille de France, loin de leurs familles, loin de leurs amis, loin de leur pays.

Combien d'autres morts, dans combien d'autres conflits dévastateurs, faudra-t-il pour qu'enfin l'Homme devienne sage ?

Voilà 68 ans que nous, les cinq Canadiens qui reposons dans ce petit cimetière de Rocquigny, nous nous posons cette question.

Vous voir, malgré toutes ces années nous honorer encore aujourd'hui, nous emplit d'espoir.

Aussi, joints aux quatre soldats Britanniques qui reposent à nos côtés depuis 1918 nous vous adressons ce message d'outre-tombe :

« Vous, dont la société traverse une période trouble et incertaine, soyez vigilants et

éduquez vos enfants à cette vigilance. Cela vous évitera, leurs évitera, de succomber aux tentations extrêmes. Celles-ci loin d'être votre solution vous conduiraient au même chaos. Faites en sorte de vivre en paix, alors, notre sacrifice n'aura pas été vain. »

Paul Joseph Cozens

Warrant-Officer

Pilote de la 420^{ème} Escadrille

Royal Canadian Air Force