

## Robert MALTERRE (1919-1945)

Robert Paul MALTERRE naît le **13 mars 1919** à 2 heures du matin à Chantaud, commune de Saint-Martial-Le-Mont, département de la Creuse (23) région du Limousin.

Il est le fils de Victor Joseph MALTERRE (coiffeur), âgé de 20 ans et de Blanche Louise Yvonne SIMON, 24 ans. La naissance de Robert est déclarée par sa grand-mère maternelle, Lucie Jeanne Virginie GUI LLON, veuve SIMON (cultivatrice), âgée de 50 ans.



Robert meurt pour la France à l'âge de 25 ans, le 13 janvier 1945 au lieudit Le Varliquet, commune de Parnes dans le département de l'Oise (60) région de Picardie ;



Au cours de la 2<sup>e</sup> guerre mondiale, l'avion Halifax LL 590 code L8-L du Groupe de Bombardement Lourd « Tunisie » escadron 347 de la Royal Air Force, où Robert occupait le poste de mitrailleur arrière, entre en collision avec un autre Halifax III MZ 465 de la R.A.F. du squadron 51. Robert décède dans le choc. 4 autres membres de l'équipage sautent en parachute et 2 autres sont tués. Il est à déplorer aussi 2 morts dans l'autre appareil.

Pierre GICQUEL en juin 1977 écrit un texte intitulé « Dans le ciel du Vexin » qui détaille l'événement :

PARNES - 13 janvier 1945 - *(en italique, compléments par Fernande BONNEMAIN)*

Rien ne rappelle à Parnes le sacrifice de 3 aviateurs Français (et 2 aviateurs Canadiens) morts en service commandé dans le ciel du Vexin et sur le territoire de la commune pendant la guerre 1939-1945.

Cette note est écrite pour leur rendre hommage.

Puisse-t-elle permettre de conserver dans les esprits et dans les quelques archives locales, le récit d'un tragique épisode et les noms de ceux qui en furent les acteurs et les victimes.

Je dois remercier : Les habitants de Parnes et des environs qui ont évoqué pour moi, leurs souvenirs. Le Musée de l'Air et le Service historique de l'Armée de l'Air qui m'ont fourni de précieux documents. L'association des Anciens des Forces Aériennes de la France Libre qui m'a permis de retrouver l'un des protagonistes du drame que j'évoque. Le général de Brigade HABEZ dont le récit poignant constitue l'essentiel de cette note et lui donne tout son intérêt.

L'hiver 1944-1945 avait été rude. Il avait fait très froid. En janvier une neige épaisse recouvrait le sol. Elle rendait invisible, nombre de chemin. On marchait souvent au travers des champs. Les habitants de Parnes avaient pris l'habitude d'entendre dans leur ciel le ronflement des moteurs d'avions. De grandes formations de bombardiers venus d'Angleterre ou y rentrant après avoir bombardé l'Allemagne sillonnaient le ciel du Vexin.

Le 13 janvier 1945 au soir, certaines perçurent que le bruit se faisait anormal. Puis on entendit un grand choc. Et sur le plateau, vers Boury, une flamme s'éleva. Un avion *quadrimoteur* s'était écrasé sur le territoire de la commune.

Le mauvais temps et la nuit rendaient les secours pratiquement impossibles. Ce n'est qu'au petit jour qu'on vint sur les lieux. Dans un cratère creusé dans la neige et la terre, un gros avion était tombé. Il avait en parti brûlé. Trois aviateurs gisaient dans les débris.

Ce lieu n'est plus connu que de quelques habitants et cultivateurs de Parnes. Certains l'appellent le champ de l'avion. Le cratère creusé par la chute a été petit à petit comblé. On a fait des apports de terre. Mais parfois, il arrive encore qu'un labour profond mette au jour une pièce métallique, un morceau de duralumin qui rappelle au cultivateur qu'ici de jeunes aviateurs français sont morts.

Le Groupe Aérien de Bombardement Lourd 1/25 de l'Armée de l'Air Française était basé à Bizerte (*ville du nord de la Tunisie où il volait sur des Bloch 200 puis des Léo 450*). Il avait été baptisé « Groupe Tunisie » au cours des opérations en Afrique du Nord de novembre 1942 à septembre 1943. A la fin de l'année 1943, il passe en Grande Bretagne, où il devient, en gardant son nom symbolique, le « squadron 347 » de la Royal Air Force (Bomber Command).

Equipé de bombardier quadrimoteur Halifax, il était basé à Elvington (Yorkshire, *Angleterre*) à environ 360 km au nord de Londres. Elvington était une importante base où dans de tristes baraquements étaient logés les équipages d'une formidable flotte aérienne. Chaque soir ou presque, quand le temps ne rendait pas le vol impossible, des grandes formations partaient, de nuit le plus souvent, bombarder l'Allemagne. On groupait parfois plus de 1000 avions, décollant d'aérodromes divers, pour effectuer une mission sur le même objectif.

Ce soir là, les bombardiers revenaient d'une « mission tranquille » ; l'objectif avait été facilement atteint et les réactions peu vigoureuses. Sur la route du retour les avions volaient à environ 6 000 pieds (1800 mètres) en régime de croisière, dans le ciel d'une France qui commençait à se libérer. Par précaution, on suivait des routes qui variaient à chaque mission. On était cette fois allé presque droit sur Sarrebruck (*Allemagne*) en survolant la Belgique. La route du retour allait vers l'ouest. Passant au dessus de la région parisienne, elle remontait ensuite vers le Nord pour regagner l'Angleterre en survolant le Vexin. Presque à mi-chemin d'Elvington, entre Gisors (*Eure*), Dangu (*Eure*) et Parnes (*Oise*) c'est l'accident.

Le journal de marche du Groupe « Tunisie » renseigné par les rescapés le relate en termes suivants :

« « « 13/01/1945 - Bombardement de nuit de Sarrebruck. Tonnage 8000. *Commandants des 7 membres dééquipages des 7 Halifax* : Capitaine HACHETTE, Capitaine BRACHET, Commandant NOIROT, Commandant STOLTZ, Lieutenant MARTIN, Capitaine VAUCHÉ, Capitaine BONNET.

A 20 h 30 au retour de la mission entre Paris et Rouen, le mid-up du Capitaine BRACHET a crié « attention avion à gauche ».

Presque simultanément, il y a eu un choc brutal. Le pilote donne l'ordre de sauter. Le mécano et le mid-up vont sauter vers l'arrière après avoir déblayé avec peine la trappe des windows qui l'encombraient. *Robert MALTERRE*, le mitrailleur arrière a été tué dans le choc. A l'avant le bombardier saute éclairé par la torche du Capitaine BRACHET qui aide également le radio à sauter (ce dernier avait ouvert son parachute dans le taxi, il le jette par l'ouverture et est aspiré par lui) tout en se rendant vers le pilote qu'il veut aider.

Le Capitaine BRACHET ne veut pas quitter le bord avant lui et son courage lui coûtera la vie. Nous garderons tous le souvenir du Capitaine BRACHET.

Tués ; Capitaine BRACHET *Robert Claude, célibataire, 25 ans, né à Lyon, Rhône (69) le 21/07/1919*,  
Adjudant JOUZIER *Edmond Jean, marié, 33 ans, né à Limoges, Haute Vienne (87) le 24/01/1911*,  
Sergent-chef MALTERRE *Robert, célibataire, 25 ans, né à St Martial le Mont, Creuse (23) le 13/03/1919*,  
Parachutés ; Capitaine C. HABEZ, Adjudant M. HUMBERT, Sergent R. RIGADE, Sergent R. MÉMIN



Le Capitaine VAUCHÉ et son équipage termine ce soir leur tour d'opération » » »

De gauche à droite sur la photo :

1<sup>er</sup> - Sergent RIGADE, radio,  
2<sup>e</sup> - Adjudant HUMBERT, mécanicien,  
3<sup>e</sup> - Capitaine HABEZ, bombardier,  
4<sup>e</sup> - Sergent-chef MALTERRE, mitrailleur arrière,  
5<sup>e</sup> - Capitaine BRACHET, navigateur et Commandant de Bord (*extrait de lettre en annexe*),  
6<sup>e</sup> - Sergent MÉMIN, mitrailleur supérieur (*extrait de lettre en annexe*),  
7<sup>e</sup> - Adjudant JOUZIER, pilote, avait remplacé depuis peu un autre pilote, le *sous-lieutenant GEORGEON*.

Les « windows » qui encombraient les trappes arrière étaient des lamelles de papier aluminium que les avions lançaient pour brouiller les radars.

J'ai retrouvé le Capitaine HABEZ. Promu au grade supérieur, il a quitté l'Armée de l'Air comme Général de Brigade. Le Général HABEZ a bien voulu faire pour moi, une vivante relation de l'accident. Il l'a complétée par sa propre histoire et dans la mesure du possible, celle de ses camarades parachutés. Il m'a enfin appris le sort extraordinaire qui fut celui de l'avion tamponneur.

Au moment de la collision le Capitaine HABEZ occupait le poste du second pilote. De ce poste, il ne pouvait voir s'approcher l'autre avion. Brutalement ce fut le choc dans la guerre. Le manche à balai se mit à battre. Vainement l'Adjudant JOUZIER le manœuvra. L'avion n'obéissait plus aux commandes de profondeur. Il descendait très vite en émettant un sifflement aigu. JOUZIER cria « parachute » en montrant au Capitaine HABEZ l'emplacement où ce parachute se trouvait ; sous le siège de celui-ci.

Les équipages faisaient de fréquents exercices d'évacuation. Les gestes à effectuer en étaient devenus automatiques. Le Capitaine HABEZ descendit du siège. Son rôle était d'ouvrir la trappe avant, aider le radio, Sergent RIGADE à sauter et sauter à son tour. Il eut du mal à ouvrir la trappe et dut l'arracher.

RIGADE en accrochant son harnachement au parachute, avait fait une fausse manœuvre : le parachute s'était ouvert dans la carlingue. Le Capitaine HABEZ précipita ce parachute par l'ouverture et RIGADE qui était de faible corpulence, sauta, en partie aspiré. Le Capitaine HABEZ, à son tour, accrocha à son harnachement, plutôt mal que bien, le parachute qui lui était destiné. Le Capitaine BRACHET l'éclairait avec sa lampe torche.

Le Capitaine HABEZ sauta. Au passage dans la trappe, le gonflement de son gilet de sauvetage Mae-West se déclencha. Mais le câble du déclenchement d'ouverture du parachute n'était pas accroché à l'avion. Il se trouva, tombant sur le dos, mal harnaché, empêtré dans sa Mae-West, le parachute ne s'ouvrant pas. Son harnais lui était remonté jusque sous la gorge. Il put enfin atteindre la boucle d'ouverture et le parachute s'ouvrit juste avant qu'il ne touche terre.



Il était tombé entre Gisancourt (*Eure*) et Dangu (*Eure*), près de Dangu sur la voie ferrée de Vernon (*Eure*) à Gisors (*Eure*), qui est à cet endroit au fond d'une tranchée. Se libérant du parachute, du harnachement et de la Mae-West, il voulut marcher. Il avait une jambe cassée. Alors il rampa et se traîna comme il put sur la voie ferrée, jusqu'à ce qu'il vit un groupe de maison. Dans l'une d'elle une lumière brillait. Il avait rampé, peut-être une heure dans la neige lorsqu'il gravit le talus de la voie ferrée, fit le tour d'un groupe de 3 maisons paysannes et frappa à celle qui était éclairée.

La partie supérieure de la porte s'ouvrit. L'habitant ne vit rien puisque le Capitaine HABEZ était à terre. La porte se referma, il fallut frapper à nouveau. Cette fois, l'aviateur fut recueilli, soigné et réconforté par les cultivateurs qui habitaient là. Il put s'étendre sur un lit divan pour la nuit.

Par un hasard peu commun, on frappait encore, dix minutes plus tard à la même porte. C'était le Sergent RIGADE. Il s'était posé tout près et s'était lui aussi dirigé vers une des rares maisons où brillait une lumière. Peut-être avait-il retrouvé sur la voie ferrée les traces laissées par le Capitaine HABEZ. Une grande balafre passait de gauche à droite sous son menton. Il avait beaucoup saigné. Il fut également soigné par la femme du cultivateur, très effrayée par la blessure. Le lendemain matin, le cultivateur attela sa carriole et conduisit par la route enneigée les deux blessés à l'hôpital de Gisors.

Ces braves gens ont quitté la région. Revenu à Dangu, le Général HABEZ a retrouvé la maison où il fut accueilli, les habitants n'étaient plus les mêmes.

A Gisors les deux blessés furent soignés par les Sœurs de l'hôpital. Le chirurgien était absent, on eut recours à un médecin de l'extérieur pour poser un plâtre à la jambe cassée. Dans les jours qui suivirent les rescapés se retrouvèrent tous les 4.

Exécutant, l'ordre d'évacuation de l'avion, l'Adjudant HUMBERT et le Sergent MÉMIN avaient sauté par la trappe arrière, probablement les premiers. Ils s'étaient posés non loin l'un de l'autre aux environs de Gisors. Je n'ai pu retrouver leur point de chute. Le parachute de l'Adjudant HUMBERT s'était pris dans une ligne électrique. Par bonheur, rien ne se produisit. Resté suspendu il put se défaire de son harnais pour sauter dans la neige.

Les troupes américaines étaient installées partout dans la région. Par leur soin, les 3 rescapés valides furent renvoyés vers l'Angleterre. D'abord soigné à Gisors, puis dans les hôpitaux américains, installés à Méru où l'on dut casser et refaire son plâtre, et à Eaubonne, le Capitaine HABEZ fut ramené en Angleterre à bord d'un Dakota parti du Bourget avec de nombreux blessés, sous une tempête de neige. La guerre n'était pas finie.

Le Capitaine HABEZ passa plusieurs semaines en convalescence. Il ne fut réaffecté en équipage que vers la fin avril mais ne reparti pas en opération. Pendant sa convalescence, le Capitaine HABEZ eu un jour une visite inattendue.

Le pilote de l'avion, *squadron leader WILSON* qui avait provoqué la collision du 13 janvier 1945, vint lui faire le récit d'une aventure à peine croyable.

Il pilotait un Halifax monté par un équipage Canadien. Dans le choc, la partie supérieure avant du fuselage de son avion fut écrasée et en partie arrachée sur plusieurs mètres, le pilote se trouva brusquement en plein vent, il n'avait plus de planche de bord mais il avait encore son compas. Les commandes de vol fonctionnaient et les moteurs tournaient. Il put maintenir son avion en vol et le posa sur un aérodrome du Sud de l'Angleterre (*extraits de lettre en annexe*).

Dans la collision ont été tués deux membres de l'équipage, leurs corps restés à bord de l'avion étaient mutilés ;  
Navigateur F/S (*sergent*) *Thomas Stanley Harris WHI TEHOUSE*, né et domicilié au Royaume Unis, 21 ans, marié est inhumé à Berthenonville dans l'Eure (27). *Tombe militaire, soldats britanniques.*

Bombardier F/S *David HAUBER*, célibataire, 22 ans est inhumé au cimetière Rouen St Sever en Seine maritime (76).

Pendant qu'on les conduisait en carriole à l'hôpital de Gisors, les aviateurs français furent arrêtés, environ 200 mètres après avoir quitté Dangu, par un paysan qui leur remit un macabre débris trouvé dans son champ, une jambe sectionnée au ras du genou. Elle portait une botte canadienne.

A Parnes, près du lieu de la chute, on avait trouvé en plus des 3 corps, un bras pour lequel on fit un 4<sup>e</sup> petit cercueil. L'accident avait fait 5 victimes. Grâce aux papiers trouvés sur les corps une partie des familles des aviateurs français avait pu être prévenu. Un service religieux fut célébré à Parnes.

L'Abbé NUGUES, curé de Montjavoult (*Oise*) qui desservait alors la paroisse a noté sur le registre de catholicité de Parnes :  
« L'an de N.S. mil neuf cent quarante cinq, le 17 janvier, ont été inhumés dans le cimetière de cette paroisse, les corps de Robert BRACHET, âgé de 25 ans, Edmond JOUZIER, 33 ans et Robert MALTERRE, 25 ans décédés dans un accident d'aviation ». *Par ailleurs, la commune de Boury vote un budget à l'unanimité pour « frais d'inhumation de militaire ».*

Quelques mois plus tard, les familles reprirent les corps.

Plus de 30 années ont passées. Le champ de l'avion, ne se distingue plus des autres champs. Le souvenir d'un dramatique épisode de la guerre subsiste encore dans les quelques mémoires. Mais les témoins se font de plus en plus rares. Dans quelques années à Parnes, l'oubli sera complet. Sauf si la chance permet que soit conservés par quelques uns ces feuillets.

Le Service Historique de l'Armée de l'Air et le Musée de l'Air disposent de document qui, sur un plan moins local, perpétueront le souvenir de la collision et de ses victimes.

\* \* \* \* \*

Pierre GICQUEL qui relate cet événement (en 1977) a été exaucé, ses écrits non seulement ont été conservés par le Service Historique de l'Armée de l'Air, mais j'ai eu la chance de les découvrir pour vous les retranscrire in extenso.

De plus, à l'initiative du Maire de Boury, une stèle (photo) a été inaugurée le 6 octobre **1981** sur la commune limitrophe de Saint-Clair-sur-Epte (95) en hommage aux disparus de l'accident.

Le nom de Robert MALTERRE « Mort pour la France » le **13 janvier 1945**, est gravé aussi sur le Monument aux Morts de la commune de Saint-Martial-le-Mont dans le département de la Creuse où il est né.

Sources & remerciements :

Mme Dominique ELIE - Pierre GICQUEL - Jean BONNET - Yves DOMANGE

Pierre PÉCASTAINGTS ✉ [www.aerosteles.net](http://www.aerosteles.net)

Philippe DUCASTELLE ✉ <http://halifax346et347.canalblog.com>

Louis BOURGAIN auteur de «Nuits de feu sur l'Allemagne» et «La victoire après l'enfer»

Les Archives Départementales de la Creuse à Guéret (23) ✉ [www.creuse.fr](http://www.creuse.fr)

Les Archives du Service Historique de l'Armée de l'Air à Vincennes ✉ [www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr](http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr)



**Extrait d'une lettre du Sergent MÉMIN, mitrailleur supérieur de l'Halifax percuté, adressée au squadron leader WILSON (pilote de l'avion percuteur) :**

Dans la nuit du 13 janvier 1945, vers 20 h 30, à 6000 pieds, nous étions sur le chemin du retour après avoir bombardé Sarrebruck, notre vingt-cinquième mission. La nuit était obscure et la visibilité réduite ; le sol de France disparaissait sous la neige. De temps en temps, je tournais ma tourelle. Je venais d'apercevoir, non loin de notre avion, un « flare » rouge, utilisé par les Allemands pour baliser les « streams ». Alors je surveillais la partie arrière, je vis, surgissant de la nuit, vos deux moteurs droits, et aussitôt, un grand choc.

Je crie dans l'interphone : avion à droite. BRACHET répond : - qu'est-ce qu'il y a ?

Notre appareil complètement déséquilibré était devenu incontrôlable. J'imagine les efforts désespérés du pilote pour le maintenir en ligne de vol. Je craignais à tout instant qu'il ne passât sur le dos. Je saisis mon parachute, que j'accrochai à un seul mousqueton de mon harnais. Impossible d'enclencher le deuxième.

Ralenti par l'obscurité et les terribles secousses de l'avion, je mis un bon moment à atteindre la porte arrière, me cramponnant à tout ce qui pouvait aider ma progression. Lorsque j'arrivais à la trappe, il me fut impossible d'en saisir la poignée d'ouverture. Une mission au cœur de l'Allemagne, prévue la veille, avait été annulée, mais tous les paquets de windows étaient restés entassés à l'intérieur le long du fuselage et face à la trappe. Au moment du choc, tous ces paquets tombèrent pêle-mêle, bloquant la trappe.

A tâtons, je dus les enlever précipitamment en les jetant vers l'arrière. A ce moment arriva le mécanicien HUMBERT ; il m'éclaira de sa lampe-torche et je pus enclencher le deuxième mousqueton de mon parachute, ouvrir la porte et sauter, suivi par le mécanicien. C'est alors que je me rendis compte que nous étions très bas, et presque aussitôt je vis le Halifax exploser au sol. Ma descente fut violemment stoppée par un arbre sur lequel s'emmêla mon parachute. J'étais dans le village de Guerny, près de Gisors, dans le département de l'Eure, juste en face de la maison du maire, qui m'hébergea pour la nuit.

Quelques heures plus tard, le mécanicien qui lui, s'était emmêlé avec son parachute dans une ligne électrique, vint me rejoindre, accompagné des gens du village que l'explosion de l'avion avait alertés.

Il me demanda de rester sur place, pendant qu'accompagné des gendarmes, il irait à la recherche de nos camarades. Dans le courant de la nuit, le lieutenant HABEZ fut retrouvé, il s'était brisé la cheville en se posant sur la voie ferrée ; s'aidant d'un bâton, il avait pu atteindre une maison à proximité de son point de chute. Puis le sergent RIGADE fut retrouvé à son tour, sérieusement blessé au cou par les suspentes de son parachute.

Alors qu'il était encore dans l'avion, le bombardier HABEZ lui passa son parachute, mais au cours de la manipulation faite dans l'obscurité et la précipitation, le parachute s'ouvrit.

Le violent courant d'air qui s'engouffrait par la trappe d'évacuation, fit que tout le parachute se déploya et s'accrocha dans la cabine. L'arrachant aux aspérités qui le retenaient, il en fit une boule qu'il maintint contre sa poitrine et ainsi, tenta de sauter. La pression de l'air à travers la trappe était si forte qu'il ne put y parvenir. C'est alors qu'il imagina de faire passer d'abord le parachute en le poussant de la main. Il fut brutalement arraché à l'avion, et se retrouva suspendu à son parachute.

Fort heureusement, le sergent RIGADE était de taille moyenne, ce qui favorisa son passage à travers la trappe. Je le vis le lendemain matin, alors qu'on le transportait à l'hôpital de Gisors, en compagnie du lieutenant HABEZ. Le sergent RIGADE était particulièrement mal en point avec une très mauvaise blessure au cou.

Le 14 janvier, les gens du village découvrirent dans la neige les restes très mutilés du navigateur et du bombardier de l'avion anglais rencontré.

Les faits qui suivent me furent rapportés le lendemain par le mécanicien : « A cette occasion le capitaine BRACHET fit preuve d'un grand sang-froid et d'un courage exceptionnel. Négligeant l'issue de secours qui lui eût laissé la vie sauve, il se porta spontanément auprès du pilote afin de l'aider à se dégager de son siège et lui facilita l'évacuation. Malheureusement, l'altitude trop faible au moment de la collision, ainsi que la vitesse de chute de l'avion, ne leur permirent pas d'évacuer à temps. »

Le capitaine BRACHET (navigateur), l'adjudant JOUZIER (pilote) et le sergent-chef MALTERRE (mitrailleur arrière) furent retrouvés à leur poste dans l'avion désintégré.

## Extrait d'une lettre du pilote squadron leader WILSON au Capitaine MÉMIN, sur la collision avec l'avion percuté ;

Mes souvenirs de cette nuit sont très nets.

C'étaient ma première mission au squadron 51, basé à Snaith. Pour cette opération de nuit, j'avais deux mitrailleurs de remplacement, les deux mitrailleurs en titre étant malades. Mais avant cette opération sur Sarrebruck, j'en avais effectué une dizaine au squadron 578 de Burn.

Comme vous le dites dans votre lettre, le raid sur Sarrebruck avait été très facile.

Juste avant la collision, j'avais déjà repéré un autre avion très près de moi, sur mon côté droit. J'avais demandé à mon mitrailleur supérieur de le surveiller, au cas où il se rapprocherait davantage, sans oublier de renforcer son attention tout autour.

Tout à coup, je vis notre avion me couper la route. Je tirai sur le manche, mais trop tard. Comme je luttais pour contrôler mon avion, je vis que le vôtre avait perdu la queue, et je vous vis disparaître dans la nuit.

J'ignorais à ce moment précis, quels étaient les dommages causés à mon avion, mais tout de suite je sentis que je pouvais encore le maintenir en vol. Le mécanicien évalua les dégâts. Tout le nez de l'appareil jusqu'au palonnier avait disparu avec le bombardier et le navigateur.



*De gauche à droite : mécanicien - mitrailleur supérieur - pilote Wilson - mitrailleur arrière - radio.*

L'équipement électrique, hydraulique et l'interphone n'étaient plus en état de marche. Le parachute du radio était tombé et le « dingby » en s'éjectant de l'aile gauche avait endommagé la queue. Le radio était légèrement blessé.

Des pièces de l'avion se détachaient et tombaient sans arrêt, et il devenait de plus en plus difficile à contrôler.

J'estimais être à 11 000 pieds, mais n'en étais pas certain. Je n'avais aucune idée de ma position, et plus de cartes.

Je décidais de monter et de voler aussi haut que possible afin d'éviter d'éventuels sommets, et aussi pour avoir le temps de réfléchir, au cas où nous serions obligés de descendre. Je laissai les moteurs à leur régime de croisière ; ils paraissaient tourner régulièrement.

Je craignais que l'avion se mette en perte de vitesse et je décidai de me maintenir aux environs de 7 000 pieds. Notre problème majeur était maintenant de trouver le cap de retour, avec des instruments de navigation inutilisables. Je repérai l'étoile polaire, et pris un cap nord-ouest.

Lorsque je m'estimai proche de Lincolnshire, j'utilisai la procédure de secours, c'est-à-dire : vol en orbite. Les projecteurs au sol s'allumèrent, levant et abaissant leurs faisceaux pointés dans la direction à prendre, jusqu'au cône formé par les projecteurs qui indiquaient le terrain d'atterrissage.

Malgré de nombreux nuages, je trouvai le terrain. Mais à ma première tentative d'atterrissage, l'avion de mit à vibrer violemment alors que j'étais en approche, et je dus « oversooter ». Je fis la deuxième approche à une plus grande vitesse et réussis à me poser. Nous étions sur une base de l'Aéronavale à Brighton, côte sud de l'Angleterre.

Le jour suivant, un avion de notre base vint nous chercher.

Mon navigateur est enterré à Berthenouville près de Rouen, dans le cimetière d'un petit village et le bombardier au cimetière militaire de Rouen.



**Le commandant WRRIER écrit :**

J'ai connu le capitaine BRACHET. C'était un grand diable, taillé à la serpe, à la chevelure très brune coiffée en brosse et au regard droit ... qui en disait long ; j'avais pensé en le voyant : « Tiens, il a de la gueule, ce type ». Je ne croyais pas si bien dire.

Et puis après, je l'ai apprécié. Quand il rouspétait, c'est qu'il ne partait pas en mission. Il n'avait qu'une peur, voir partir les autres à sa place. Il avait hâte, de finir son tour d'opérations pour ... pouvoir en faire un second. Il avait une flamme communicative, était assoiffé d'idéal. Son ancien pilote, un vieux routier, disait de lui : « Il n'a que vingt-cinq ans, mais c'est un vrai chef. »

Un soir de janvier 1945, BRACHET n'est pas rentré.

On apprit le lendemain matin qu'à la suite d'une collision, l'avion s'était écrasé en France, entre Paris et Rouen, et que quatre membres de l'équipage avaient pu sauter. On n'avait pas les noms.

Au mess, ceux qui connaissaient bien BRACHET disaient : « S'ils n'ont pas tous sauté, BRACHET y est sûrement resté. » Puis les rescapés sont rentrés et l'on a su.

Une mission de nuit vraiment tranquille, celle-là. L'objectif, en Allemagne, a été bien attaqué ; flak moyenne, pas de chasseurs.

Le Halifax suit tranquillement la route du retour. La région parisienne est passée, la mission tire à sa fin. Toutefois, les mitrailleurs veillent pour prévenir d'une collision toujours possible. BRACHET annonce : « Dans une heure dix, nous serons rentrés. »

Tout à coup, un formidable choc dans la queue ... puis le noir. L'adjudant JOUZIER, au poste de pilotage, se cramponne et crie : « Sautez ! »

Calmement, BRACHET relève son siège, ouvre la trappe, allume sa lampe torche et aide le bombardier qui disparaît dans le trou. « Sautez », répète le pilote.

Un sifflement significatif emplit les oreilles ; que fait l'avion ? Nul ne le sait ... Mais il va sûrement très vite. Collé à la paroi, BRACHET éclaire le radio qui, par inadvertance, vient d'ouvrir son parachute dans l'avion. Tranquillement, il l'aide à se reprendre et à se lancer vers son destin.

« Tout le monde a sauté en arrière ? » demande-t-il. Pas de réponse.

Dans un effort désespéré, l'adjudant JOUZIER essaye de tenir l'avion qui, irrémédiablement, pique vers le sol.

BRACHET voit le grand trou noir ... par où l'on rentre dans la vie. Alors ... le pilote va rester seul ? Pourquoi cette injustice ? Moi, le chef, vais-je l'abandonner ? et BRACHET, qui depuis des mois a fait le sacrifice de sa vie, sent que l'heure est venue ... d'être Grand.

Plaqué sur l'escalier, à la force des poignets, il se hisse à côté de JOUZIER ... pour l'aider ... moralement : tout ce qui reste à faire. Et dans les secondes vertigineuses où les images se succèdent comme un kaléidoscope magique, il voit : « Devoir » ... « Exemple » ... « Les siens » ... « Son pilote » ... « La France » ... « Devoir » ... « pilote » ... « siens » ... « Exemple » ... Boum ...

Paysan de France, cette énorme explosion qui vient de te faire sursauter et qui t'inquiète, cette gigantesque flamme qui jaillit là-bas derrière la colline, ce sont des Français, exilés depuis longtemps, qui touchent le sol natal : ceux dont quelquefois tu entends dire : « Il paraît qu'il y a des Français qui se battent en Angleterre. » La campagne du Beauvaisis a revêtu son manteau blanc le plus pur pour recevoir les plus dignes de ses enfants ... et lentement, la nuit se remplit de flocons neigeux qui, seuls, recouvriront ce soir les restes des héros.

Capitaine BRACHET ... exemple magnifique pour ceux qui n'ont pas tout donné ... votre nom restera le symbole du parfait commandant d'avion, du plus beau caractère qui honore les Groupes lourds et dont les promotions futures conserveront pieusement et respectueusement la mémoire.