

# LE 37ème AVION

Ceci nous a été conté le 3 septembre 1944, lorsque j'ai accompagné le Colonel ROMANS à Londres, tout de suite après la libération de Bourg en Bresse. Nous étions partis du terrain d'Izernore, bien sûr, par Dakota, et c'est le Colonel HEFLIN, commandant du Groupe de l'Aviation Américaine affecté aux opérations de parachutage et atterrissage, qui racontait l'histoire lors d'un dîner qu'il nous offrait à l'hôtel Berkeley de Regents'Street.

On se souvient des deux parachutages de jour fait par les bombardiers de l'aviation américaine dans le département de l'Ain. Le premier, à Port le 25 juin 1944, pendant que nous vivions l'euphorie de notre zone provisoirement libérée ; le deuxième a eu lieu à Echallon le 2 août, alors que nous pansions nos blessures après l'assaut allemand de mi-juillet.

En principe chacun des deux parachutages se composait de 36 B-17 «Forteresses Volantes». Pour le premier, dans la plaine de Port ces



Forteresse volante Boeing B-17

bombardiers Boeing volaient seuls, avançant en vagues de six, à très basses altitude, avec trains d'atterrissages baissés pour diminuer la vitesse au maximum. Le second parachutage, dans la prairie d'Echallon avait une escorte de chasseurs «Mustangs» à long rayon d'action qui nous saluaient, nous, les culs-terreux bouches bées devant la liberté des cieux, avec une série de voltiges acrobatiques éblouissantes.

Il faut préciser que si nous avons libéré une zone dans la montagne dès le 6 juin, jour du Débarquement en Normandie, c'était sur les instructions de l'Etat Major FFI à Londres présidé par le Général KOENIG. C'était la condition préalable pour pouvoir recevoir un parachutage de jour : - il fallait pouvoir garder une zone de 30 kms de rayon libre des allemands et d'intervention allemande et le garantir pour un minimum de 72 heures. On nous faisait aussi miroiter la possibilité de recevoir dans notre zone un bataillon, ou plus, de parachutistes. (Bien après j'ai appris que le Vercors et le Massif Central ont aussi été alertés de la possibilité de recevoir des unités régulières de parachutistes).

Ces possibilités ont été tenues le plus secret possible, naturellement. Lorsque le premier parachutage de jour est devenue une réalité, des mesures de sécurité exceptionnelles ont été prises à Nantua, notre Capitale, la première sous Préfecture de France libérée. La circulation était paralysée à pied comme en voiture ; centrale téléphonique occupé ; barrage et patrouilles de maquis dans les rues. A partir d'un petit P.C. à Montréal nous émettions des signaux radio convenus, inlassablement, durant toute cette matinée pour guider les avions sur nous et leur assurer que tout allait bien.

Quand nous avons entendu au loin le vrombrissement de ces 144 moteurs, quand enfin on les a vu déferler à 600 mètres d'altitudes, scintillant dans le soleil brillant de cette belle journée de juin, et quand finalement nous avons vus lacher ces nuées de parachutes, tel un champ de pissenlits en duvet, avec au bout de chaque parachute dandinant, ce fruit tant convoité, les cylindres longs et droits ; quelle joie et quel espoir !



Owen Denis Johnson

En tout il y avait 420 «containers» à ramasser ce matin-là. Le «butin» était divisé comme convenu ; un tiers au Maquis et l'AS déjà constitué, un tiers aux FTP, un tiers à l'OMA (Armée d'armistice) en formation.

Mais pour revenir à l'anecdote : le Colonel HEFLIN nous disait «Savez-vous qu'il y avait ce jour-là non pas 36 Forteresses Volantes, mais 37 ?» Et d'expliquer que dans les cieux et nuages au dessus de l'Angleterre il se formait chaque matin des douzaines d'essaims de bombardiers qui, lourdement chargés, tournoyaient lentement en rond, peinant pour gagner l'altitude de 4000 mètres requise avant de se lancer à travers la Manche en formation, cinglant vers leurs cibles... et les chasseurs et la DCA ennemis.



*Forteresses volantes Boeing B-17*

Or, notre flottille à nous, au moment de franchir la côte française s'est rendu compte qu'une autre forteresse essayait de se joindre à eux ; sans doute un retardataire, qui, ne trouvant pas son groupe s'est dit «tant-pis, je n'ai qu'à me joindre à n'importe quel autre groupe. Après tout on va tous bombarder quelque part.»

Mais les 36 forteresses du Colonel HEFLIN, dont la mission était clandestine, avait ordre strict de garder le silence radio ; ils ne pouvaient donc pas communiquer avec l'avion qui les suivait, qui essayait de se joindre à eux. Cet avion-là tenait dans sa soute non pas des armes pour la Résistance, mais 4 tonnes de bombes.



*Parachutage sur la prairie d'Echallon*

Ahuris, nos aviateurs ont tout fait pour essayer de dissuader cet intrus : ils ont fait des gestes de main répétés voulant exprimer «Non, non - retirez-vous - quittez notre formation !».

Le pilote du 37ème avion, bon bougre, prenait tout ça pour des gestes d'amitié, et répondait gaiement agitant la main aussi, souriant de toutes ses dents «Bonjour les potes, tout va bien, OK, vous en faite pas, je suis là avec vous.»

Le Colonel HEFLIN continuait «Au retour de la mission on a retrouvé le pilote du 37ème avion. Il nous avouait qu'il commençait à se poser, des questions quand il a vu la formation qu'il suivait descendre de 4000 mètres à moins, de mille ! De vie de pilote de bombardier de jour on a jamais, mais jamais, vu ça ! Et puis sortir les trains d'atterrissage ! Médusé, il suit quand même. Il a vu s'épanouir les nuées de parachutes devant son nez, et il a passé au-dessus de nos têtes à 600 mètres, avec ses bombes, lui aussi.

«Evidemment» conclut le Colonel, «il ne pouvait pas atterrir en Angleterre avec les chargement de bombes. Il a fallu qu'il les jette quelque part - peut-être dans la Manche ?».

**Owen Denis JOHNSON**