

Quand les marins bombardaient Berlin

- Bien sûr je vous entends déjà dire, mes chers camarades « *encore un cocorico !* » (ou plutôt un coin-coin ?).

- Mais qu'y puis-je si les marins ont été les premiers à réaliser certaines prouesses ? Car c'en est une n'est-ce pas, d'avoir été les premiers à bombarder Berlin lors de la dernière Guerre ?

- Faisant amende honorable, je reconnais les rechercher ces exploits et, comme ils sont souvent passés inaperçus, dès que j'en dénêche un, je m'empresse de le faire savoir au plus grand nombre. A la réflexion, ne parlant que des marins, d'aucuns risquent de me taxer de chauvinisme ? Mais les aviateurs et les « terriens » ont tellement écrit sur les gens de leur Arme qu'un peu de rééquilibrage ne peut pas faire de mal...

- Ce qui est peut-être le plus curieux, dans ces exploits accomplis par les marins, c'est qu'ils l'ont souvent été dans des domaines étrangers à leur métier.

- C'est pour cela que mes petits récits commencent souvent par « le premier... » en place de « il était une fois... » !



C. C. DAILLIÈRE - 1940

- Rappelez-vous : en 1856, Jean-Marie Le Bris fut le premier marin volant, sur une plage, non loin de Douarnenez... ; en 1870, le matelot Leprince fût le premier mort de l'Aéronautique Navale, en disparaissant au large avec son ballon : en 1915, la première escadrille de patrouille maritime de la guerre est celle des marins français de Port-Saïd... et, la même année, mais en Champagne cette fois, le premier parachutiste militaire est le quartier-maître Constant Duclos.

- Eh bien, les premiers qui ont bombardé Berlin en 1940 furent des marins et voici leur histoire.

- Elle commence en 1937, année où vole pour la première fois, au mois de juin, le gros « Farman F.223.1 » qui donnera naissance, deux ans plus tard au F.223.4 construit à trois exemplaires baptisés « Camille Flammarion », « Jules Verne » et « Le Verrier ».

- Le premier vole en mars 1939, les deux autres à la fin de l'année.

- Ces appareils, destinés à Air France Transatlantique doivent être utilisés sur l'Atlantique Nord mais la Guerre est

là et la Marine les réquisitionne pour constituer son escadrille E5 basée au Poulmic, en haut, sur le plateau.

- Le L. V. Menvielle commande le « Flammarion », le L. V. Mangin d'Ouince le « Le Verrier » et le C. C. Daillière le « Jules Verne » et l'escadrille.

- Dès la fin 39, le « Flammarion » a effectué plusieurs missions de surveillance maritime (camouflées en vols expérimentaux) sur l'Amérique du Sud, à la recherche des cuirassés allemands « Graf Von Spee » et « Admiral Scheer ».

- Début 40, des travaux sont entrepris pour transformer le « Jules Verne » en bombardier ; l'appareil est construit pour monter à 8 000 mètres et parcourir 8 000 kilomètres. Il est propulsé par 4 Hispano de 880 CV en tandem deux par deux. Il fait 23 mètres de long, 34 mètres d'envergure et entre ses deux roues (qui arrivent à hauteur d'épaule) il y a 5,60 mètres... Outre ses 14 000 litres d'essence (à 85 d'octane), il peut emporter une charge de 1,500 tonne de fret. Pesant 9 tonnes à vide, il atteint 24 tonnes en charge et vole à 280 kilomètres à l'heure... en version civile.

- Pour en faire un bombardier, il lui faut un nez vitré et un viseur ; ce qui est fait rapidement. Il lui faut une soute à bombes : là, impossible, tout le ventre est occupé par les réservoirs à carburant... donc on installe des lance-bombes, sous ce ventre, ce qui amène les ailettes des deux bombes de 250 kilos les plus en arrière à 20 centimètres du sol ! « *Aucune importance dit Daillière, on fera attention...* »

- Question combustible, si le but est lointain, 14 000 litres risquent d'être un peu justes... On rajoute donc dans la carlingue quelques réservoirs qui ne laissent plus qu'un étroit couloir de l'avant

à l'arrière mais on dispose ainsi de 4 000 litres d'essence supplémentaires ; le mécanicien n'aura jamais que 32 jauges et autres manes à surveiller...

- Ainsi gréé, le « Jules » peut emporter au choix huit bombes de 250 kilos, ou deux de 500 kilos, ou des mines.

- En défense, on lui octroie une mitrailleuse Darne de 7,5 mm, à « fromages » qu'il faut fixer, dans l'ouverture de la porte, par des écrous à oreilles...

- Et voilà, le tour est joué, le 5 juin 1940, l'avion est prêt. On sait qu'il tiendra le coup, car c'est construit robuste, mais sa vitesse ne dépassera plus les 200 kilomètres à l'heure... ce qui, vu son armement défensif, en fait quand même une belle proie pour les chasseurs allemands !

- Ajoutons qu'il va aller tellement loin qu'aucun protecteur ne pourrait accompagner cette citerne volante...

- Il ne lui restera donc pour survivre que la discrétion, la surprise, frapper fort et se dérober... d'où son surnom de « corsaire ».

- Le 6 juin, le « Jules Verne » quitte Le Poulmic pour rejoindre Mérignac, près de Bordeaux, car la piste cimentée y est bien plus longue... ce qui semblerait signifier un décollage pleine charge, donc un voyage longue distance... Yonnet, puis tout le reste de l'équipage, devinent cela rapidement.



Équipage du « Jules Verne »

- En effet, dès le 7 au matin les préparatifs à un raid lointain commencent ; pleins complets, 18 000 litres à bord.

- Hormis le commandant, qui est aux « opérations » tout le monde est là : l'Enseigne de Vaisseau Comet, qui a quitté les gros hydravions « Latecoère » avec lesquels il traversait l'Atlantique dans la « civile » rappelé dans la « navale » : navigateur ; Maître Principal Yonnet : pilote ; Maître Corneillet : mécanicien ; Maître Scour : radiotélégraphiste ; Second Maître Deschamps : mitrailleur-bombardier.

- Ultime raffinement, le « Jules Verne » a vu sa belle robe « aluminium », qui le faisait tellement briller aux feux des projecteurs... recouverte d'une couche de peinture noirâtre du plus bel effet. Seul son nom apparaît encore, et deux belles cocardes ornent ses flancs. Il a maintenant l'air très militaire, très guerrier avec ses grands lance-bombes, vraiment bombardier de nuit tel qu'en auront, dans quelques années, les escadres alliées.

- A 14 heures, le tracteur arrive avec les chariots où reposent les 8 bombes de 250 kilos qui sont couvertes de dessins et messages personnels genre « M... pour Hitler ! ». Elles sont promptement fixées sous le ventre du « Jules ».

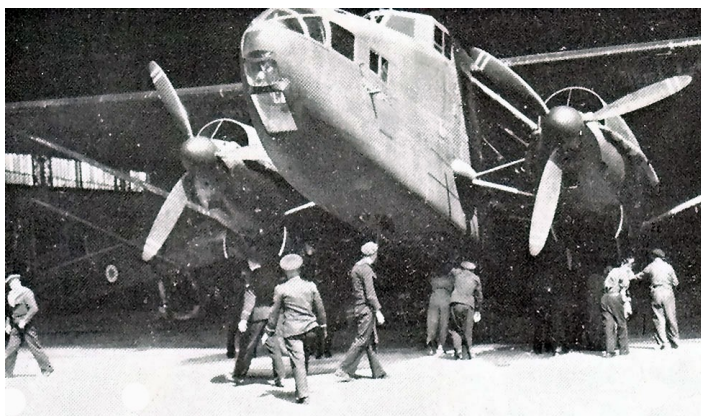
- Puis c'est le tour d'un armurier qui apporte 80 bombes de 10 kilos et informe l'équipage : *« elles sont mi-explosives et mi-incendiaires ; ça marche au poil ces engins là, vu que, grâce à leur fusée instantanée elles éclatent dès le premier choc, cassent tout ce qu'elles peuvent et calcinent ce qui pourrait rester ! »* Comme il faut les empiler dans les moindres recoins libres, étant donné l'absence de soute, inutile de décrire les touchantes attentions dont elles font l'objet ! Dans quelques heures, le mitrailleur et le mécanicien les traiteront avec moins de respect en les envoyant par quatre dans l'ouverture béante de la porte...

- Le processus est enclenché, bien réglé, bien rodé, des questions, réponses, informations incessantes, qui va durer aussi longtemps que le vol et en faire une œuvre commune parfaite, à l'image d'un orchestre de musiciens chevronnés exécutant de la grande musique.

- Henri Yonnet est au manche, donnons lui la parole :

- *« En bout de piste, l'appareil vibre, et lorsque je lâche les freins il me semble s'écraser un peu plus que d'habitude en commençant son parcours. La surcharge se fait drôlement sentir. « Nous roulons depuis un bon bout de piste et ce bon Dieu de piège ne veut rien savoir pour décoller ; j'ai beau tirer sur le manche comme un perdu, il reste au sol décidé à se transformer en camion ou en tank... »*

« Je sens le « Jules » coller au terrain, et, malgré les moteurs à pleine gomme, je vois arriver les grands pins qui se dressent en bout de piste. Je me demande si nous n'allons pas nous vomir dessus. Ça fera un beau feu d'artifice avec nos bombes incendiaires et les milliers de litres d'essence que nous avons dans le ventre.



1940 - Le « Jules-Verne » va partir (Farman 223-4 F-ARIN)

« Je pèse encore sur le manche et le « Jules » se décide, d'un coup, comme une ventouse qui lâche. Les pins passant si près au-dessous de nous que j'ai l'impression de les entendre siffler sous les plans. Lentement je prends de l'altitude et amorce mon virage avec précaution... »

- C'est gagné, il est 15 h 30, le « Jules » est en l'air.

- Le commandant Daillière ouvre son enveloppe et annonce « Ça y est Yonnet, nous allons sur Berlin ».

- Maintenant, c'est au navigateur de faire montre de son savoir, mais quel navigateur ! Paul Comet a tellement parcouru l'Atlantique, avec ses gros « Laté » qu'il est capable d'une navigation au poil de mouche. Il va le prouver, une fois de plus. Oh, dira-t-il plus tard, avec de bons documents... écoutons-le :

« Nos objectifs étaient toujours fixés par l'État-Major. Avant chaque mission, le commandant revenait de l'Amirauté avec une serviette pleine de documents, probablement rassemblés par les services secrets. Nous avons des dossiers très complets sur les objectifs principaux et secondaires, avec des photos aériennes sous divers éclairages, environ une cinquantaine par mission - En outre, nous avons des cartes françaises et allemandes à diverses échelles... Nous apprenions les dossiers d'objectifs absolument par cœur, de sorte qu'en les survolant nous avions l'impression d'être en pays déjà connu ».

- Les consignes étaient strictes : défense de bombarder la ville ; seules des usines situées en banlieue devaient être détruites.

- L'heure de décollage avait été fixée pour que la nuit soit faite à l'arrivée sur le Danemark.

- Le « Jules » monte vers le nord, survole Le Poulmic, la Manche en ligne droite et entre en mer du Nord avec le déclin du jour, cap sur Esbjerg, au Danemark. Il fait nuit quand il coupe la presqu'île du Jutland, cap à l'Est vers la Fionie. Puis il abat vers le sud-est, retrouve le miroir de la mer dans le golfe de Kiel et entre en Allemagne à l'ouest de Rostock.

- La navigation de Comet les a amenés exactement où il le fallait ; les chronos sont enclenchés ; de la côte à Berlin il reste quarante minutes de vol.

- La nuit est noire, mais les Allemands sont si sûrs d'eux que de nombreuses lumières sont visibles et Berlin trouvé sans difficulté, malgré les 5 à 6 dixièmes de cumulus aux abords de la ville que le « Jules » survole à 1 000 mètres d'altitude.

- L'arrivée par le Nord a vraiment trompé l'ennemi ; quelques projecteurs se sont allumés, un court instant, sans grande conviction car aucune pièce de D.C.A. ne s'est manifestée. Le « Jules » est bien pris pour un patrouilleur allemand retour de mission, comme il l'espérait.

- A Tempelhof, l'aérodrome berlinois la piste, balisage allumé, se voit de loin. Dès qu'il l'aperçoit, Daillière ordonne « Aux postes de combat » puis, se tournant vers le pilote : « Descendez faire une présentation d'atterrissage sur la piste ! ». Yonnet s'exécute, écoutons-le raconter :

- « Je fais un tour de piste, jouant avec les manettes des gaz pour donner l'impression d'être en difficulté, et la ruse prend, personne au sol ne s'inquiète ; j'arrive au-dessus de la piste, à une dizaine de mètres du sol, quand le commandant ordonne : « Effacez la piste ! », je remets la gomme, reprends de la hauteur, comme quelqu'un qui a raté son atterrissage... et me retrouve au-dessus de Berlin. Tous voient les rues tranquillement illuminées, les phares des automobiles... et essaient de ne pas penser aux ballons de protection qui ceignent la ville... le gros bombardier est à cent mètres d'altitude ! ».

- Les manœuvres prévues sont alors exécutées, qui consistent à survoler plusieurs fois la même zone en désynchronisant les moteurs pour donner l'impression d'une escadre entière.

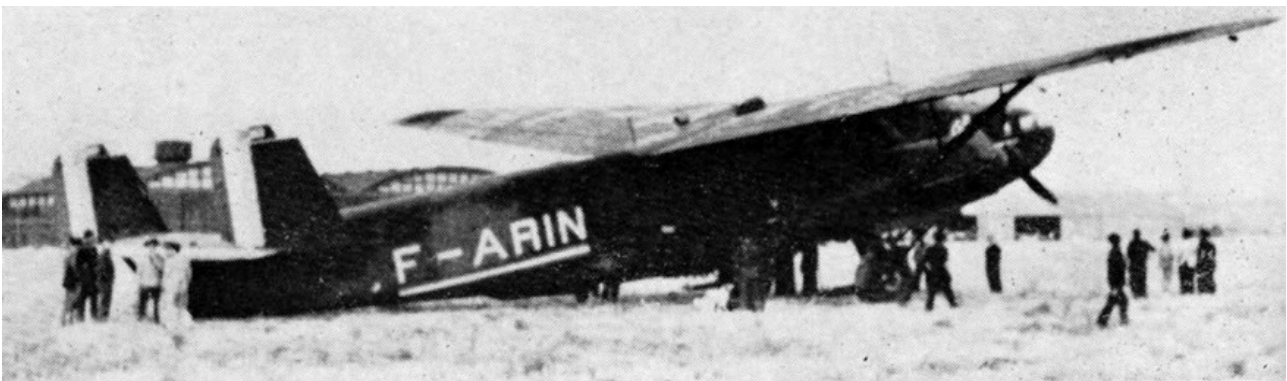
- Les usines de banlieue repérées, Daillière lâche cinq bombes au premier passage et le « Jules » se soulève ; à l'arrière, le mitrailleur et le mécanicien jettent par la porte béante les incendiaires, le plus vite qu'ils peuvent !

- Du coup en bas, c'est le réveil, d'autant plus brutal qu'impensable, puisque MM. Goering et Goebbels avaient juré que cela n'arriverait jamais !

- Toutes les lumières s'éteignent, remplacées par les projecteurs et la D.C.A. qui se déchaîne. Il reste trois bombes, sous le ventre du « Jules » ; Yonnet, se guidant sur les incendies, fait un 360 degrés se représente, bien dans l'axe et les dernières grosses sont larguées, pendant qu'à l'arrière la mitrailleuse tire tout ce qu'elle peut sur les projecteurs. Yonnet nous livre ses pensées du moment :

- *« Les petits copains qui ont écrit de si belles vacheries pour Hitler vont être contents, leurs compliments ont été livrés à domicile... Je tiens ma ligne de vol en serrant les dents et transpire comme un bœuf sous ma combinaison... au-dessous de nous des choses brûlent... Je suis transporté par une jubilation profonde ; enfin, pour une fois, pour la première fois même de son histoire, Berlin vient d'en prendre une bonne pincée, et c'est un avion français, ce brave « Jules », le nôtre, qui lui a fait cette distribution !... »*

- Les éclatements de la Flack et les traçantes des mitrailleuses lourdes entourent maintenant le « Jules Verne » de toutes parts et le suivent, comme une meute qui a enfin trouvé son gibier ; Yonnet manœuvre le lourd appareil en tous sens, piqués, virages serrés, changements de cap imprévisibles, et tous se retrouvent sains et saufs hors de cet enfer.



1940 - Farman 223-4 « Jules-Verne »

- Le « Jules » reprend de l'altitude et, par une route en dents de scie pour échapper aux chasseurs de nuit (lesquels, heureusement, n'ont pas encore de radar de bord !...) revient vers la France.

- Le retour sera calme, hormis un dernier barrage de D.C.A. aux abords du Rhin qui est franchi au sud de Cologne.

- Il est 5 h 10 quand les roues du « Jules » touchent l'herbe du terrain de Chartres ; il y a 13 heures et 40 minutes qu'il volait... Les réservoirs sont à sec et il charge juste le carburant nécessaire à regagner Le Poulmic.

- Il s'est à peine éloigné que les Allemands bombardent le terrain, comme ils viennent de le faire à Orly où il fait une courte escale avant de regagner Brest.

- Dans la journée, un avion de reconnaissance allemand survolera à plusieurs reprises Le Poulmic, canonné à chaque fois par notre grand « Richelieu » : heureusement le « Jules » est dans son hangar !

- Si les Allemands ne l'ont pas trouvé, ce n'est pas faute de ne pas l'avoir cherché !

- Deux bonnes nouvelles attendaient nos pingouins, à leur retour au bercail : la première, c'est une double citation à l'ordre de l'Armée de l'Air et l'ordre de l'Armée de Mer.

- La seconde, c'est la lecture d'un communiqué officiel déclarant : *« Une formation de l'Aéronautique Navale a bombardé Berlin avec succès. Tous les appareils ont regagné leur base »...*

- Ce qui fera dire au mécanicien Corneillet, arrosant la nouvelle au poste des maîtres : *« Vous parlez s'ils ont du pot ! Si on s'était fait descendre, toute la formation était foutue !! ».*

- Le traître Ferdonnet a parlé du raid, lui aussi, au micro de Stuttgart, et sa hargne a bien régala nos marins : *« Le commandant Daillière et son équipage de pirates ont bombardé la*

capitale du Reich. Ce n'est pas là un acte de guerre, mais de piraterie. Ils ne reviendront plus jamais au-dessus de l'Allemagne. Daillière et son « Jules Verne » sont déjà condamnés à mort... » (1)

- Il se trompe, ce salaud de Ferdonnet (2) : trois jours plus tard, le « Jules » redécollera pour aller bombarder des usines d'aviation allemandes.

- Le capitaine de corvette Daillière, héros de ce raid sera tué en combattant, deux ans plus tard, le 11 octobre 1942, au cours d'une mission sur Freetown. Sa perte sera cruellement ressentie dans toute l'Aviation Maritime.

- Et notre « Jules Verne » ? Les commissions d'armistice ne l'autorisèrent pas à reprendre du service à Air-France, comme le firent ses deux frères ; il en avait trop fait ; les Allemands ne purent admettre que ce vivant défi à l'inviolabilité de leur « Grand Reich » continuât à les narguer en volant, même civil.

- On le vit assez longtemps, entouré de barbelés, au fond du terrain de Marignane.

- Le bruit courut, un jour, que les Allemands (ou peut-être les italiens ?) songeaient à s'en saisir. Une main anonyme lui donna alors la fin que Daillière eut jugée honorable : de grandes flammes le dévorèrent, qui montaient jusqu'au ciel, comme un dernier adieu à son pays qu'il avait si bien servi.

- Ainsi, Berlin avait été bombardée, pour la première fois, par un avion français. Dans les heures cruelles que la France traversait, elle pouvait avoir au moins ce sourire de fierté. L'honneur en revenait à l'Aéronautique Navale.

J. MAUGARD. Toulon – Août-Septembre 1983

(1) **De telles précisions laisseraient croire qu'une cinquième colonne existait...**

(2) **Paul Ferdonnet** (le « traître de Stuttgart ») né le 28 avril 1901 est un journaliste d'extrême droite, collaborateur et militant antisémite français. À la fin de la guerre, Ferdonnet est arrêté et condamné à mort pour trahison le 11 juillet 1945. Il est fusillé le 4 août 1945 au fort de Montrouge (NDLR).

BIBLIOGRAPHIE

- « *Le Jules Verne, avion corsaire* » - *Officier des Équipages Henri Yonnet, France-Empire.*

- *Histoire de l'Aviation* » - *Général René Chambe - Flammarion.*

- *Revue « Icare »* - n° 61.

- *Revue « Mach 1 »* - n° 106.

- *Revue « Aviation-Magazine »* - n° 433.

- *Fiche historique « Farman » n° 13 de l'Association pour l'Histoire de l'Aéronavale.*



2010 - Document © AMMAC du Fumélois
