

Gérard GREINDL, campagne mai 1940

LE 15 MAI

Est une journée particulièrement mouvementée, Les premiers qui partent en mission sont ; Adjudant Pacco et Adjudant Verheyden sur le 0.15.

Ils doivent effectuer une recherche de renseignements dans le secteur Malines, Heyst-op-den-Berg, Diest, Gheel et suivre le canal Albert jusqu'à Anvers. Il faut voir partout si l'ennemi construit des ponts sur le canal ou s'il n'existe pas des préparatifs de franchissement. L'avion est à peine arrivé dans le ciel d'Heyst-op-den-Berg, que l'équipage repère une colonne allemande débouchant de Diest. La colonne s'arrête et ouvre le feu. L'observateur se rend compte de la longueur et de la nature de la troupe. L'avion fait demi-tour dans un cône de feu, puis regagne Grimbergen pour fournir son renseignement de première importance. A peine l'équipage a-t-il fait son rapport qu'il serre la jugulaire du passe-montagne d'un cran, pour repartir en mission (sur le 0.38) pour obtenir des renseignements complémentaires. L'équipage essuie de nouveau le tir de l'ennemi, mais revient indemne, mission terminée.

Peu après, une nouvelle mission est commandée: une mission photo à 3.000 M. Sergent Greind et le Sous-lieutenant Verheughe.

L'équipage sera protégé par trois chasseurs Fiat C.K. 42.

Le sous-lieutenant Verheughe est le chef du service photographique du groupe. Pilote de grande classe, il n'en accepte pas moins d'effectuer le travail d'observateur photographe.

- *Qu'est-ce que c'est?*

L'ordre de mission mentionne une bande de cinq kilomètres de profondeur à photographier devant la ligne K.W. depuis Lierre jusqu'à Wavre. La ligne K.W. ne figure sur aucune carte de l'unité. Il ne peut donc être question de préparer la mission au sol : indiquer les repères au pilote pour les virages, les zones à photographier, le nombre de photos, le temps entre chaque cliché. Ce travail précis et minutieux qui permet de partir l'esprit dispos, les nerfs à une tension supportable, ce travail ne peut avoir lieu au sol. La seule carte qui permettra ce travail est la terre même, vue de 3.000 m. d'altitude, hauteur surveillée par la chasse adverse. La préparation de la mission se fera en plein vol de guerre, après une reconnaissance préalable de la zone à photographier. Misère, misère. Cela n'est pas prévu par le règlement : une préparation minutieuse de la mission est la condition première de sa réussite. Il faudra travailler en l'air, aligner des chiffres sur un carnet fixé au genou, le nez dans l'habitacle, avec l'angoisse de l'attaque soudaine d'un chasseur.

Verheughe sait bien qu'il partira. C'est inscrit dans sa chair. Mais il exprime sa mauvaise humeur; il mesure son angoisse pour mieux la surmonter. Quelle importance possèdent encore les vieux mots sacrés ; patrie, devoir, mourir ! Quelle importance possèdent encore ces mots devant les tiroirs à plaques encombrants et le semi-automatique défectueux? Ces mots songèrent pour nous, parce qu'ils étaient en nous depuis notre enfance et l'enfance de nos aïeux. Un camarade eut un mot atroce: « Nous avons fait notre métier ». Est-il bien certain de n'avoir fait que son métier, celui qui prononça ces mots?

Des tiroirs à plaques ? Il en faudrait trop, et leur maniement malaisé couperait la cadence du travail. L'observateur prendra le semi-automatique, le seul que possède l'unité. Et cet appareil est défectueux.

Le sous-lieutenant Verheughe veille lui-même à l'installation de son appareil photographique. Il ressent soudain la glu du souvenir de ses affections. Le moment du départ est proche. Greindl est au poste de pilotage. En face de lui, s'étend la plaine encombrée de matériaux. Mais « l'œil professionnel » du pilote a déjà vu la piste d'où il arrachera l'appareil, entre les obstacles.

Un roulement de tonnerre monte dans le ciel, augmente d'intensité, coiffe la plaine, passe, laissant retomber, comme un sillage invisible, un énorme bruit de vent. Les chasseurs belges sont venus se faire reconnaître.

Greindl met la grosse manette et décolle. Verheughe sait ce que cette mission représente de difficultés techniques. Le reste: l'angoisse, l'esprit du devoir, tout cela devient imprécis, presque gênant. Verheughe est surtout gêné d'être au poste d'observation, il ne peut s'empêcher de surveiller le vol de l'appareil.

Il faut d'abord découvrir la ligne K.W., cette ligne qui ne figure pas sur les cartes... Seuls, quelques noms de villages servent d'indices. Peuthy... Peuthy dégage les fumées de l'incendie. Des hommes se battent là ; au fond du ciel. Là, passe la ligne K.W.

Verheughe effectue rapidement ses calculs. Un vol de quarante cinq minutes est nécessaire pour photographier trois bandes de terrain en les prenant chaque fois dans le même sens. Vingt-cinq minutes suffisent en effectuant deux allers et un retour, en photographiant sans relâche. L'essentiel de la mission peut s'effectuer en volant au cap: cela aidera le pilote. Le temps est précieux, peu, propice aux bavardages. Verheughe prend son compagnon par les épaules. Par l'intermédiaire de Greindl, l'observateur redevient pilote, reprend possession de l'avion « un peu à gauche... encore... c'est ça... tiens le cap ». Greindl est tout au service de la mission. Il sait qu'il ne peut plus dévier d'un degré de la route indiquée par son observateur. Maintenant, Verheughe compte les secondes... 11...un tour de manivelle... 11... un tour de manivelle.

L'équipage surveille les lignes ennemies, il subtilise le paysage, les préparatifs de l'assaillant; il enferme un monde dans une boîte miraculeuse ; il dérobe des secrets. Les Fiat volent à mille mètres derrière le Fox, à une altitude supérieure. Les trois chasseurs sont là pour se battre, pour défendre l'appareil photographe.

La manivelle du semi-automatique est dure à manier; une chaleur humide pèse sur le crâne de l'observateur, sous le casque. La manivelle a des ratés, et soudain elle ne cède plus à la pression de la main. Tout raffinement serait une imprudence.

Verheughe pose le pied sur la manivelle et pèse de tout le poids de son corps. La manivelle cède. Cinq secondes sont perdues. Deux clichés ne se recouperont pas. C'est tout. Verheughe se rassied devant son semi-automatique... 11 secondes... un tour de manivelle... Dehors, le ciel de guerre. Sous l'avion, la guerre, l'ennemi... 11... un tour de manivelle... La dernière bande de terrain est entamée. Une joie folle gonfle la poitrine de l'observateur, la joie d'en avoir terminé avec cette besogne de précision alors que dans le ciel tout est imprévu et menaces.

Greindl sourit à son compagnon. Il vire. Verheughe se retourne pour jeter un coup d'œil amical sur les chasseurs de l'escorte. Sa joie disparaît soudain comme un pétale de fleur entre les pages d'un livre fermé brusquement. Trois silhouettes de monoplane remplacent les biplane belges dans le ciel. Un Fiat disparaît en plongée. Filant vers la gauche un Fiat semble abattu par un Me. 109. Le troisième Me. 109 pique sur le Fox. C'est l'heure de l'instinct des réactions de fauve. Verheughe empoigne sa mitrailleuse, la soulève, vise... Le Me. 109 tire trois-quarts arrière. Ses projectiles passent devant le nez du Fox. Verheughe tire. Cinq coups... L'arme s'enraye. C'est un moment où l'homme a brusquement le cœur entre les dents. L'observateur tente de réarmer. Le mécanisme résiste. Et Greindl effectue la seule manœuvre valable. Il vire, se met face au Me. 109 pour le forcer à s'écarter afin d'éviter une collision. Les deux avions se croisent. L'ombre du Me 109 frappe le Fox en coup de hache. L'appareil allemand vire, revient, tire... Il tire de trop loin. Alors, Greindl sauve les photos, leur peau, la

mission. Il pique «à mort » Verheughe sent son corps devenir de plomb. Toute la terre appelle l'équipage. Le vide s'étend sous le nez du Fox, la terre se dessine entre ses plans. Et Greindl prend sa tête entre ses deux mains. Touché... Touché? L'angoisse torture Verheughe. Il éprouve toutes les affres du pilote réduit à l'impuissance au poste du « sac de lest ». Ses réflexes restent inachevés.

Greindl reprend posément les commandes et redresse l'appareil. Ses lunettes s'étaient déplacées lors de la mise en piqué. Il avait simplement porté les mains à la tête pour replacer les lunettes devant les yeux, aussi sûr de soi dans cet avion tombant comme une brique qu'un mécanicien sur sa locomotive.

-On retourne?

C'est Greindl qui parle. Il est tout disposé à continuer cette mission, à la reprendre où elle fut interrompue par l'attaque des Me. 109. Cette demande est dans l'ordre des choses. Greindl « rote sec ». L'aventure lui est déplaisante. Tout ce qu'il ressent l'agace; son corps s'agite dans l'habitacle.

-Faut-il retourner?

-Non... Fini...

Verheughe trace dans l'air le signe de la croix qui signifie: « Mission terminée ». Ce signe remet tous les vieux sentiments en place: espoir, goût de la vie, douceur de la terre. Du sol, on tire sur l'avion. Qu'importe, c'est comme le rhume des foins, il faut le subir.

Un Fiat (le 24?) suit toujours le Fox. Où sont les autres?

L'avion photographe se pose sur son terrain où l'équipage salue le Fiat qui survole une dernière fois l'aérodrome.

Verheughe s'empresse de faire transporter son semi-automatique à la chambre noire.

-Mon lieutenant, une balle au travers de l'hélice.

Verheughe s'en f.....

Il lui faut ses photos, pour les transmettre au plus vite, pour ne pas être eng... pour un retard injustifié.

-Mon lieutenant...

-Quoi?

Verheughe n'est pas d'humeur à accepter l'intrusion du service courant et intempestif dans sa roulotte. Il lui faut encore situer chaque photo sur la carte, donner les repères pour que les officiers de renseignements TE.-M. puissent travailler tout de suite.

-Quoi?

« Quoi » comme on dit « M..... »

Le capitaine de Callatay, chef d'escadrille au groupe des Fiat, demande l'observateur de la mission photo au téléphone.

-Les trois Fiat sont rentrés. Les Me. 109 étaient, au nombre de neuf. Un de ceux-ci fut abattu.

-Ah!

Verheughe a dit «Ah! », ne trouvant pas d'autre mots, il revoit brusquement les Fiat en difficulté. Il éprouve de nouveau sa désespérance de là-haut. Il s'imagine des visages tendus par la pensée aiguë de tuer pour n'être pas tué.

Verheughe reprend son labeur. Les trois bandes de terrain correspondent. Il n'y a pas de vide. C'est du beau travail. Seules les premières photos nécessiteront une étude minutieuse. Elles souffrent de surimpression : les ratés de la-manivelle...

L'officier laisse le photographe à son travail: tirage des épreuves et assemblage de celles-ci, identifiées sur toile.

Puis il se met à la recherche d'un lit, le trouve, s'allonge et s'endort d'un sommeil léthargique. Il aura dormi deux nuits sur six.

Dans la soirée, on le tire de sa couche: Alerte aux parachutistes.

La nuit sera fatigante. Trop de troupes diverses dans la commune.

Ce n'est que plus tard, en France, que le lieutenant Verheughe détruira ses photos qui n'auront pas servi.

Le 18 mai, le personnel et le matériel roulant est rassemblé à Poecke d'où ils prennent le départ pour Norrent-Fontes et le décevant voyage en France.

Extrait du livre « Dernières Escadrilles 40 » de Jean DELAET.
Edition « Les lettres latines » 1946

Pages ; 106 à 112