



Rubrique Historique de GUERRELEC N°35

« Si vous n'écrivez pas votre propre histoire,
personne ne l'écrira pour vous »

Jean-Paul SIFFRE

Moonlight Sonata Une mission vraiment pas comme les autres

Mars 1944, un Flight Lieutenant (capitaine) pilote de la RAF en service au sein du 97th Sqn sur la base de Coningsby est convoqué par l'Air Vice Marshall Don Bennett, commandant de la *Pathfinder Force*. La mission que ce pilote sera amené à effectuer est exceptionnelle et son résultat aura d'énormes conséquences.

Après le raid de la RAF le 17 août 1943 sur le site de Peenemünde sur la côte balte, l'Allemagne a été obligée de disperser ses centres de recherche spécialisés sur les fusées plus profondément à travers le Reich. En mars 1944, des messages venant de la résistance polonaise informent le SOE à Londres que les Allemands effectuent, près de Blizna, des tests souterrains sur les missiles balistiques incluant des fusées à long rayon d'action, une version modifiée de fusée V2. Cette version de V2 est prévue pour emporter des matières fissiles vers les États-Unis. De l'uranium 238 enrichi est extrait de mines dans la région de Cracovie. D'après les travaux, édités en mars 1940, de Rudolf Peierls et Otto Frisch, deux physiciens de Birmingham et Liverpool, leur « *Memorandum on the properties of a radioactive « super bomb »* », prouve que l'uranium 235 peut être produit industriellement. La fission d'un kilo d'uranium peut générer une énergie équivalente à 20 000 tonnes de TNT. En 1942, le programme allemand des armes « V » et les projets de têtes nucléaires sont connus des services de

renseignements britanniques grâce à la résistance polonaise et aux communications allemandes sur le sujet, décodées à Bletchley Park par *Ultra*. A cette date, les Polonais ont déjà appris, par leurs chimistes forcés de travailler pour les Allemands, que des échantillons de carburant pour ces missiles et du matériel de têtes nucléaires ont été récupérés et mis de côté. Il s'agit maintenant de « livrer » ces pépites à Londres.

La mission qui a pour nom *Moonlight Sonata* est montée par le SIS et la RAF pour aller récupérer tout cela en Pologne. C'est une opération combinée dont l'objectif est un terrain sommaire près de Blizna. En voici le déroulement : le pilote dont on ignore le nom et qui a été testé par l'AVM Don Bennett vole sur *De Havilland Mosquito*. Au sein de son escadron, il effectue déjà de nuit des missions de *Pathfinder* afin d'éclairer les *streams* de bombardement sur l'Allemagne. Il apprend de la bouche de ses chefs qu'il doit se rendre sur le terrain de RAF Somersham dans le Cambridgeshire, terrain occasionnellement utilisé pour les missions secrètes du SOE. De là, il devra amener un passager sur une piste de fortune située à plus de 1 500 kilomètres au sud-est de la Pologne et devra revenir avec du fret et une autre personne. Ce passager ou plutôt cette passagère, doit être une jeune chimiste polonaise de 28 ans répondant au nom-code d'*Orchid*. Pour ce faire, il lui sera livré à Woodhall Spa, un *Mosquito* modifié

(probablement un MK 15 ou un PR Mk32) avec une envergure augmentée, des moteurs *Merlin 113* plus puissants, des hélices plus performantes, une cabine pressurisée et un réservoir supplémentaire dans la partie arrière de la soute à bombes. L'avion peint en noir intégral sans immatriculation, ni codes et sans aucun feu de position, est livré par une charmante jeune ATA blonde en provenance directe de l'usine de production de Hatfield. Dans cette configuration et avec le blindage de la cabine enlevé, l'avion peut franchir la distance de 3 000 kilomètres avec une marge de sécurité pour un éventuel déroutement. Ainsi modifié, l'appareil est capable de voler à 44 000 pieds à la vitesse de 450 nœuds (dès que les deux bidons de carburant de 200 gallons sous voilures seront largués).

Pendant deux semaines, le pilote reçoit l'ordre de s'entraîner au décollage et à l'atterrissage sur des pistes de 1 000 mètres de long de jour et surtout de nuit et, évidemment, sur piste en herbe. Le feu vert pour la mission donné pour la nuit du 30 au 31 mars reçoit comme mot code *Moonlight Sonata*. Au cours d'une mission de bombardement de 795 avions du *Bomber Command* sur la ville de Nuremberg (code *Grayling*), deux missions leurres (*Spoofs*) avec des *Mossies* (diminutif du *Mosquito*) doivent prendre pour objectif Cologne (*Trout*) et la ville de Kassel (*Bream*), utilisant des fumigènes rouges et verts. Le *Mosquito* spécial doit se fondre dans une des missions-leurres jusqu'à Plauen et ensuite poursuivre sa mission seul. Le pilote doit arriver avec son *Mosquito* à Somersham à 15h00 afin de faire connaissance avec son passager et pour recevoir les dernières instructions. Il y a 30 centimètres de neige au décollage du Cambridgeshire. A Somersham, il se gare devant la caravane servant de tour de contrôle. Il est conduit en voiture d'état-major de marque Humber dont le volant est tenu par une sergent ATS et trois autres personnes (dont son passager), afin de rejoindre le vieux manoir de *Farm Hall Manor* à Huntingdon, distant de quelques kilomètres. Dans ce manoir, une maquette de la zone d'atterrissage en Pologne est reconstituée. Pendant ce temps, le *Mossie* est préparé par les mécaniciens et les pleins de carburant sont faits à « ras bord ». Puis vient le moment du briefing avec les anonymes. Seul le nom-code du passager est donné : *Nocturn*. Il s'agit en fait d'un commandant de la résistance polonaise répondant au prénom de Stanislav (Stan). On leur distribue des radios UHF spéciales

doublées d'enregistreurs, appelées « *Resistance Sets* ».

Le fret est mis dans des bombonnes de verre et placé dans un container spécialement fabriqué par la résistance en fonction des dimensions restantes dans la soute à bombes de l'avion, ce qui leur a été donné par le SOE grâce à des messages codés. Le terrain choisi de destination parmi trois options est un pré dont le mot-code est *Swan Lake*. Il est situé après le confluent des rivières Vistule et San et forme un lac artificiel. Les détails de la mission sont exposés. On règle les montres à 18h50, le décollage est prévu de Somersham à 22h30. La voiture amène Stan et le pilote qui se rendent en salle d'opérations afin de consulter les cartes et les photos de l'objectif et préparer la navigation. Ils préparent également de la nourriture et des boissons chaudes en thermos, ainsi que d'ultimes consignes imprimées sur du papier de riz à ingurgiter avec une boisson en cas de danger. Puis ils prennent leur repas ensemble. Stan en est à son sixième voyage en Pologne (il est en fait le chef de la résistance polonaise).

Il est temps de partir : on les conduit sur le parking. Installation dans l'avion, mise en route, roulage et décollage à l'heure prévue, montée vers 8 000 pieds et rassemblement de la mission *Spoofs* à la verticale de Southwold. Survol de la côte hollandaise à 23h30 et, là, commence la bataille avec le jeu des projecteurs et de la Flak, puis survol de Liège et du Rhin. Ce soir, les chasseurs de nuit allemands ne se sont pas trop montrés. Néanmoins de nombreux avions alliés vont encore être descendus. Un vent de face plus fort que prévu fait perdre du temps au raid. Au point prévu, le *Mosquito* quitte le dispositif et descend en dessous de 8 000 pieds afin de se confondre avec le relief et passer sous la couverture radar. Après avoir survolé le massif des Carpates au nord de Prague, ils approchent de Cracovie. Le pilote demande à Stan pourquoi le passager retour se nomme *Orchid*. Sa réponse est que le SIS donne toujours des noms de fleurs aux passagères. Le café et les sandwiches sont engloutis par l'équipage de fortune et les choses sérieuses vont commencer. Avec un peu de chance ils vont bientôt découvrir le *Swan Lake* après avoir survolé la frontière entre la Tchécoslovaquie et la Pologne, Kosuce, Bardejov et Jasio et atteindre Tarnow. Au-dessus du lac, ils découvrent les signaux convenus. Descente vers 2 000 pieds, puis alignement sur les balises lumineuses, passage de la rive du lac à 20 pieds, vertical

les balises d'entrée de « piste », gaz coupés, freins et moteurs réduits à fond. Phare coupé et parqueur en vue. Stan dit « Thanks, that was a great landing...puis : « La prochaine fois que vous êtes à Londres, passez-moi un coup de fil, nous prendrons une bière ensemble... ». Le pilote et Stan sautent à terre. Aussitôt au sol, Stan colle des cocardes allemandes sur l'avion. Ainsi, dans le noir, on pourra confondre le *Mosquito* avec un *Messerschmitt Me 410*. A cause du vent de face, l'avion s'est posé avec dix minutes de retard sur l'horaire prévu et il faut impérativement redécoller avant 2h20 du matin car à la fin de la nuit, avec ce ciel clair, le brouillard peut se lever sur le lac. Soudain, alors que le comité d'accueil s'affaire à charger le container dans la soute de l'avion, un convoi allemand s'approche. On donne au pilote une casquette d'uniforme allemand et on lui demande de la porter alors que *Orchid* monte dans l'avion pour un décollage rapide. Un membre du comité de réception polonais portant un uniforme noir de colonel de la *Waffen SS* va à la rencontre du convoi. Une longue conversation s'établit entre le chef du convoi allemand et le « colonel SS ». Ce dernier explique que ce terrain d'aviation est une escale secrète pour les avions allant effectuer des missions spéciales sur le front de l'Est et que les hommes qui s'affairent autour de l'appareil sont des Polonais réquisitionnés. Le chef du convoi braque sa torche lumineuse sur les marquages allemands de l'avion puis, en éteignant sa lampe, s'en retourne et le convoi se remet en route... Le colonel SS explique que le capitaine commandant ce convoi effectue un exercice de nuit avec son unité sur la route du front de l'Est. *Orchid* a revêtu la combinaison de vol de Stan. Le pilote est étonné de la jeunesse de sa passagère, puis il s'installe à bord à côté de la Polonaise transie de peur car c'est son baptême de l'air. Avant de refermer le cockpit, le pilote remercie tout le monde, rend la casquette allemande et adresse ses meilleurs souhaits au « colonel allemand ». Il met en route les deux moteurs et demande à sa passagère si elle est prête. Celle-ci, répond par l'affirmative mais précise qu'elle a peur. Il pousse alors les manettes des gaz à fond et lâche les freins : « L'Ecosse, nous voilà ! ».

Décollage entre les trois lumignons. L'avion quitte le sol à la hauteur de la dernière balise, juste avant la berge du lac. Prenant de la vitesse sur le lac, les batteries de *Flak* des environs se déchainent. Vers 600 pieds, alors que les éléments sont rentrés (trains et volets), ils perçoivent un choc au côté gauche de l'avion. Vérifiant les instruments et tout

paraissant normal, ils atteignent rapidement 5 000 pieds. L'avion monte à 40 000 pieds et prend le cap retour vers le terrain de recueil. RAF East Fortune à l'est d'Edimbourg. Tout en survolant les îles danoises et la mer Baltique, la conversation s'engage à bord. *Orchid* se nomme *Sanchia* et dévoile qu'elle a perdu sa sœur jumelle, handicapée depuis sa naissance, quelques jours auparavant. Les autorités allemandes étaient sur le point de les emmener à Auschwitz. Sa sœur a été inhumée sous son nom à elle afin qu'elle puisse s'échapper vers l'Angleterre car elle a un diplôme d'ingénieur chimiste. L'avion atteint l'altitude de croisière de 44 000 pieds. Après un vol sans histoire et la vue sur la droite d'une magnifique aurore boréale, l'avion arrive vers 6h30 du matin en vue du phare Sandria Light situé à l'est du terrain de RAF East Fortune. Le pilote contacte la tour :

- « Hello East Fortune, this is Pathfinder « Moonlight Sonata », I am approximately 5550N 0100 E, altitude 40 000 ft. I can see you. Permission to land, over ».

- Hello Pathfinder, welcome to Scotland. You have permission to land. Runway 28, Over, répond le contrôleur dans la tour d'East Fortune.

Le pilote réveille *Sanchia* et lui demande de mettre son casque puis il continue le dialogue avec la tour :

- We were down to 10 000 ft and about 20 miles away, can you see the beacon flashing?
- East Fortune, 3 000 ft and about 3 miles, coming straight in, over.
- Roger Pathfinder.

A la sortie du train, le pilote se rend compte que la jambe gauche du train d'atterrissage ne sort pas normalement et il remet les gaz. Puis, après plusieurs essais et un bilan pétrole, il annonce n'avoir plus assez de carburant pour se dérouter et tente un atterrissage de précaution. Les véhicules de pompiers s'ébranlent et l'avion atterrit. Il se pose impeccablement sur la piste en herbe et l'aile s'affaisse jusqu'à toucher le sol mais il s'immobilise sans gros dommages. L'équipage et la cargaison sont arrivés à bon port. Ils évacuent l'avion et, comme promis à *Sanchia*, le pilote hèle un camion de pompiers qui les emmène au mess pour le « eggs and bacon and coffee ». Un peu plus tard, un pistard retrouve le pilote afin de lui montrer un éclat d'obus qui s'était fiché dans la tuyauterie

hydraulique de la jambe de train gauche, l'empêchant de se verrouiller à la sortie.

Pour des raisons de confidentialité, l'équipage ne sera pas décoré tout de suite. Plus tard, *Orchid* recevra la *Polish Virtuti Militair*. Quant au pilote, on lui décernera la DSO et la VM et il sera promu au grade de Squadron Leader (commandant). Plusieurs mois plus tard, les parents d'*Orchid* seront extraits de Pologne et vivront en Angleterre jusqu'au 8 mai 1945. Dans le même temps, *Orchid* rejoindra le projet « Manhattan » à Los Alamos dans l'état du Nouveau-Mexique afin d'intégrer l'équipe de scientifiques travaillant aux essais et à la construction des bombes

atomiques... Elle deviendra citoyenne américaine et sera rejointe par ses parents qui bénéficieront des mêmes passeports que leur fille.

A l'époque où la GE n'en est qu'à ses débuts, on utilise le décodage de messages, le recours au renseignement ou au subterfuge. Ces moyens sont vitaux lorsqu'un pays veut préserver son intégrité et la liberté de ses citoyens. La Grande-Bretagne sait le faire mieux que quiconque.

Pierre-Alain Antoine

**Comité Historique de Guerrelec
Rubrique Historique N°35 - décembre 2019**