

[Accueil](#)

[Histoire](#)

[Seconde Guerre mondiale](#)

[Témoignages](#)

**Gordon Carter**

# Gordon Carter

---

## Gordon Carter, aviateur de la Royal Air Force

*Extrait des Cahiers du Faouëdic n°5, édité par l'UTL*

Zéro - 4 un 13 janvier

Nous décollâmes à 18h20, le 13 février 1943, de la base de Graveley dans le Cambridgeshire, en direction du sud-ouest - Bombardier quadri-moteur Halifax, immatriculé TLB, du 35 Squadron (groupe) de la Pathfinder Force, l'unité chargée de repérer l'objectif et de le « marquer » pour la Main Force, les effectifs porteurs de bombes qui suivaient dans son sillage, soit la plupart des 466 avions engagés ce soir-là.

Les 3 000 mètres atteints, nous traversâmes la Manche dans l'obscurité, chaque équipage pour son compte selon un plan de vol précis, et franchîmes la côte bretonne aux environs de Paimpol ; là où le hasard a fait que je prenne ma retraite une quarantaine d'années plus tard. Pas d'activité ennemie sur notre route : les chasseurs FW 190 au nez jaune du groupe « Hermann Goering », basés à Ploujean près de Morlaix, n'étaient pas au rendez-vous.

Les projecteurs de la défense anti-aérienne de Lorient balayaient le ciel

bien avant notre arrivée sur les lieux, car l'offensive combinée de la RAF de nuit et des forteresses volantes de l'US Air Force de jour se poursuivait depuis un bon mois (j'avais moi-même bombardé Lorient le 13 et le 26 janvier). La bataille de l'Atlantique faisait alors rage et les pertes subies par les convois alliés étaient telles que le vainqueur de ce combat sans merci pourrait prétendre à la victoire finale. Il nous fallait à tout prix réduire à néant les bases avancées de la flotte sous-marine de la Kriegsmarine, c'est-à-dire détruire les installations à Lorient, Saint-Nazaire, Brest et la Pallice, ou, à défaut, anéantir les supports portuaires et logistiques qui leur étaient indispensables. Les abris bétonnés étant inébranlables avec les moyens de l'époque, les villes entières devaient être rasées...

...La marche à suivre en approchant de l'objectif voulait que les tout premiers avions de la Pathfinder Force lancent à zéro-6 (zéro heure moins six minutes) des fusées qui éclairaient le sol comme en plein jour, permettant aux marqueurs dont nous étions, de placer à zéro-4 des cascades d'incendiaires aux couleurs vives sur le point de visée, en l'occurrence le port de Keroman. Le Blavet, qui brillait faiblement au clair d'une pâle lune, nous guida vers l'objectif, qui se détachait bien à la lueur des fusées. Ayant aligné l'avion sur la cible, le pilote passait le commandement au navigateur-bombardier que j'étais, afin qu'il dicte au pilote les toutes dernières manœuvres avant de larguer la charge : ouverture de la soute à bombes, suivi de : « steady, steady... left... left... steady... bombs one » (*fixe, fixe... gauche... gauche... fixe... bombes larguées*), dans notre cas, quatre containers d'incendiaires vertes accompagnées de trois bombes de 450 kilos.

Ce trajet parfaitement rectiligne, à part les retouches de quelques degrés à gauche ou à droite, s'effectuait dans un violent éblouissement de projecteurs de la D.C.A. et entouré d'explosions sourdes de la D.C.A. lourde et de rubans de balles traçantes qui serpentaient vers nous... cap que nous devons tenir jusqu'à ce que notre charge éclate au sol, afin que l'appareil photo du bord capte le point précis que nous avions

touché.

C'est à cet instant même qu'une brutale secousse se fit sentir - un obus de 88 mm sûrement - et que nous vîmes, ce que tout aviateur redoute le plus, le moteur interne gauche en feu. Notre pilote, un Canadien du nom de Thommy Thomas, enclencha l'extincteur, plongea plus vira sur l'aile pour à la fois chercher à étouffer l'incendie et regagner le nord, dans l'espoir bien mince de s'en tirer. Mais rien n'y fit et nous attendions dans l'angoisse qu'il nous intime l'ordre de sauter.

C'est au-dessus de Landeleau que Tommy se décida enfin à ordonner : « bail bail out, bail out » (« sautez ! »). Des gestes maintes fois répétés au sol suivirent : confirmation à tour de rôle (nous étions sept à bord), de l'ordre intimé (« navigator bailing out » : navigateur saute), ouverture de la trappe sous mes pieds, accrochage du parachute au harnais que nous portions sur nous en permanence (par-dessus un gilet de sauvetage !), arrachage du casque auquel étaient attachés l'interphone et l'arrivée d'oxygène, puis assis face à l'arrière sur le rebord de la trappe béante, les jambes pendant dans le vide, une main sur la poignée du parachute, l'autre me retenant difficilement en place, en proie à une peur d'un autre âge devant l'imminence de disparaître dans ce gouffre noir... et soudain, emporté par l'appel d'air, la queue de l'avion entr'aperçue, la poignée du parachute arrachée, la secousse déchirante du parachute qui s'ouvre... puis plus rien qu'un léger balancement et un silence absolu.

Il était 9h du soir, j'avais dix-neuf ans.