

Le 4 Juin 1944 à Merryfield

S.N.A.F.U. ... Situation Normal : All Fucked Up... Situation normale : on l'a dans le cul !
Tel était l'acronyme humoristique bien connu des aviateurs qui ornait le nez d'un des 94 Douglas C-47 répartis de part et d'autre de la piste de Merryfield (Angleterre) ce 4 juin 1944 en milieu d'après-midi. Son pilote, James P. Harper, 22 ans, originaire de Corona en Californie, avait fait sensation en choisissant ce nickname pour son avion. Là ou les autres dans leur grande majorité avaient retenu un prénom ou un surnom féminin, il s'était distingué en adoptant le nom d'un de ces dessins animés sensés remonter le moral des troupes qu'on leur projetait régulièrement au mess. Mais il y avait aussi dans ce choix un goût délibéré pour la provocation, une manière de tromper la mort par la dérision.

Pour l'heure Harper, Hap comme le surnomme ses amis, observe du coin de l'œil les mécaniciens en train d'appliquer à la va-vite de larges bandes blanches et noires sur les ailes et le fuselage de son avion. Ainsi, l'invasion est elle imminente et Harper se remémore les informations précises du briefing auquel il a participé la veille à 22h30 avec Luther J. Lizana son co-pilote et Murray J. Winter, un homme du 302th TCS qui lui a été attribué comme navigateur pour ce vol.

Même si tout semble parfaitement préparé, Harper a un mauvais pressentiment. Il n'est pas le seul, les équipages de huit autres avions partagent cette sourde inquiétude. Ils ont quelques raisons. Tout d'abord, alors qu'ils vont entrer dans le fracas de la bataille, vivre leur baptême du feu, ils ne sont plus au sein de leur unité le 440th Troop Carrier Group. En effet, quatre semaines plus tôt, le 9 Mai 1944 très exactement, l'ordre spécial #83 émanant du quartier général du 440th Troop Carrier Group a affecté provisoirement neuf C-47 et leurs équipages au 302nd Troop Carrier Squadron, unité dépendant du 441st Troop Carrier Group. C'est ainsi qu'il leur a fallu quitter Exeter ou ils s'entraînaient depuis des mois pour Merryfield où ils ont encore du mal à prendre leurs marques. Heureusement pour Harper, ses potes les pilotes Solomon et Noble ont eux aussi été transférés avec leur avion. Cela rend le dépaysement moins total. Le triangle qu'ils constituent à l'entraînement avec leurs trois avions, unité de base de ces vols en formation, n'est pas remis en cause maintenant que les choses sérieuses vont commencer. C'est heureux car ils ont appris, au fil des semaines et des vols d'entraînement de jour comme de nuit à se caler parfaitement en termes de vitesse ou d'altitude les uns par rapport aux autres. C'est ainsi qu'en vol de nuit, les pilotes devaient s'échelonner vers le haut en prenant pour repère les feux de positions bleus sur les ailes de l'avion leader ce qui leur permettait également de se mettre à l'abri des turbulences. Cette complicité, pour importante qu'elle fut, n'occultait pas les autres mauvaises nouvelles. En effet, pour couronner le tout, le briefing avait révélé aux équipages concernés qu'ils formeraient avec les 9 avions du 440th, l'élément final de deux ensembles de 45 avions chacun chargés de larguer les parachutistes de la 101^{ème} Airborne au sud de Sainte Mère Eglise.

Harper avait rapidement repéré le matricule de son SNAFU dans la longue liste précisant la place de chacun dans la formation. Numéro 88 sur 90. La plus mauvaise place. Il savait bien qu'au sol les Allemands ajusteraient tant bien que mal leurs tirs sur les premiers appareils et qu'ils seraient parfaitement opérationnels pour abattre les derniers. Ottoman qui menait le groupe des neuf avions leur avait confirmé avec fatalisme qu'ils formaient bien le *Tail End Charlie*, formule désignant les avions placés en dernière position et donc les plus vulnérables dans une formation en vol sur territoire ennemi. Même de savoir qu'Eugène Noble volerait juste à son aile droite et Solomon à gauche ne suffisait pas à lui redonner confiance... SNAFU... Situation normale : on l'a dans le cul ! Cette fois la formule humoristique qu'il avait adoptée pour son zing risquait de se révéler trop véridique.

Lindsley, le chef d'équipage, celui qui aurait la charge de superviser le largage des parachutistes partage pleinement cette inquiétude. C'est la poisse... Il faudrait pouvoir conjurer le sort, détourner les feux de la Flak, ne pas être touché, être intouchable, un peu comme cette boule de billard, la « eight ball » qu'il ne faut pas même effleurer sous peine de perdre la partie. Une boule reconnaissable entre toutes. Blanche et noire comme ces bandes que l'on est en train de peindre à la même heure sur l'ensemble des avions alliés pour éviter toute confusion funeste avec les appareils ennemis. Une boule avec son gros 8 comme ce chiffre 88 qui sera tout à l'heure écrit à la craie juste devant la porte cargo du SNAFU pour que les parachutistes reconnaissent l'avion qui leur est affecté.

Subitement l'idée fait son chemin dans l'esprit de Lindsley qui interpelle Noble et Harper :

« Hé Gene, Hap, pourquoi on en profiterait pas pour peindre une eight ball sur le nez de nos avions... Sait on jamais, peut être que les boches connaissent aussi les règles du billard américain ? Je vais en toucher un mot aux collègues... »

En moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, les neuf chefs d'équipages se mettent d'accord pour faire peindre ce signe sur la pointe du nez des seuls avions du 440th TCG. Pas d'autorisation particulière à demander, les aviateurs ont toujours eu une grande latitude quant aux divers marquages, dessins et surnoms dont ils souhaitent parer leurs avions. De toutes façons, comment pourrait on refuser cela à des gars de 20 ans qui partent dans des avions non armés survoler à basse altitude un territoire hostile. Les échafaudages sont déplacés et deux heures plus tard, voilà nos 9 avions du 440th Troop Carrier Group parqués cote à cote sur le terrain de Merryfield et arborant tous un signe distinctif sur la pointe du nez : la fameuse eight ball sensée les protéger à l'avenir des tirs ennemis. Pour faire bonne mesure, Harper et les autres réalisent au pochoir des patchs de poitrine avec la même boule 8 pour tous les membres d'équipage. Les voilà parés, prêts à affronter l'adversité. Même s'ils ne le savent pas encore, avant le grand choc, ils disposent pourtant d'un sursis de 24 heures. Au moment même où ils peignaient le 8 porte-bonheur sur le nez de leurs appareils, l'opération Overlord était reportée en raison de conditions météorologiques désastreuses. En fin d'après-midi, ce report leur est annoncé par Kershaw, l'officier commandant le 441st Troop Carrier Group, celui là même qui volera en tête des serials 14 et 15 dont ils formeront l'arrière garde. 24 heures, pas plus. Les consignes et horaires restent les mêmes. Le briefing final est reporté au 5 juin à 19h30. Et d'ici là, pas de sorties. Tous les hommes de la base sont au secret. Rien ne doit filtrer des préparatifs et de l'imminence de la mission Albany.

Et de fait, le lendemain, il apparaît certain qu'après des mois d'entraînement le contact avec l'ennemi est pour bientôt. En fin d'après-midi, les parachutistes de la 101^{ème} Airborne, lourdement harnachés, se hissent avec difficulté dans les flancs rebondis des C-47 après s'être enduit le visage d'une pate noirâtre. A 19h30 le briefing final rappelle les routes, horaires et consignes. Peu avant minuit, partout en Angleterre sur des dizaines d'aérodromes, dans un vrombissement assourdissant des avions Britanniques et américains sont au take-off, prêts à s'élancer vers le sud. Sitôt décollés, ils adoptent la formation en V inversé de trois ensembles de trois appareils. Ils sont le fer de lance du débarquement allié, le prélude d'une gigantesque armada qui va bientôt déferler sur les côtes normandes. Le jour J est en marche.

90 avions frappés de l'étoile américaine décollent cette nuit là de Merryfield. Les neuf derniers arborent sur leur nez la fameuse boule de billard. Et dans l'avion matricule 43-15073, celui que son pilote a surnommé « The SNAFU Special » le chef d'équipage Howard F. Lindsley ne manque pas de le souligner aux 18 parachutistes de la 101^{ème} Airborne assis sur leurs bancs : « vous avez pris le bon autocar les gars, vous êtes sous la protection de la « eight ball ». Les gars en question sourient et acquiescent. Ils le savent bien, pour remplir leur mission, la protection du ciel et celle de la « eight ball » ne seront pas de trop.