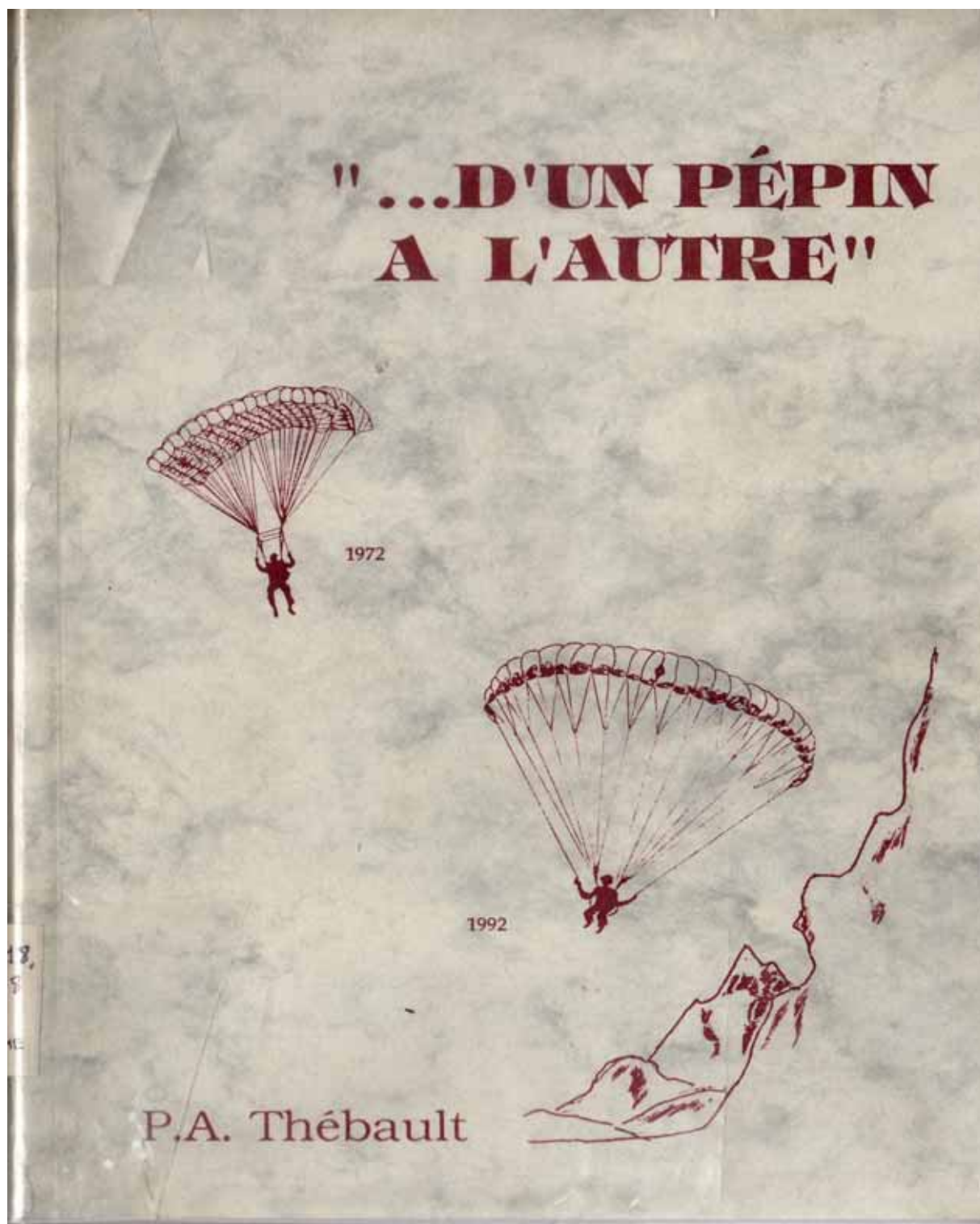


Annexe à la page : [Gabriel MERTZISEN – Pilote au GC III/6 et au Normandie-Niemen](#)

Faisant partie du domaine : [Les Hommes du GC III/6 – La guerre de Joseph Bibert](#)

[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)



Pour comprendre la disparition de Gabriel MERTZISEN  
Lire jusqu'au bout un extrait de « D'un Pépin à l'Autre »

*De Pierre Albert Thébault*

...une histoire un peu secrète !!!

Voir le site familial HENNEQUIN SARRAZIN : [xhennequin.free.fr](http://xhennequin.free.fr)

## Chapitre V

### MINOS

A Bayonne, dans la chambre d'arrêts de Château Neuf, se terminaient mes trente jours de pénitence lorsque parvint hors voie hiérarchique, un message insolite : "Prière me joindre pour affaire vous concernant." C'était signé Morlanne, avec indication d'une adresse à Paris.

En bordure du Bois, un immeuble luxueux où je dus montrer patte blanche.

Sous l'aspect d'un dynamique chef d'entreprise, je reconnus alors, dans le Commandant Morlanne, l'éclaireur monté en graine que j'avais largué deux ans plus tôt sur le Jamboree.

Il reprit le tutoiement entre scouts, que je me gardais bien d'imiter cette fois. " Ne t'étonne pas qu'on te connaisse ; tu as été marqué par le Scoutisme ; après les prisons d'Espagne tu sais le prix de la liberté ; la guerre, tu l'as faite en commando ; tu es parachutiste et moniteur ; tu sors de forteresse la tête haute. Tu nous intéresses. Veux-tu te joindre à nous ? "

C'est ainsi que commença une époque de ma vie dont le premier épisode avait déjà eu lieu sans que je m'en doutasse : l'expédition au Groenland. Ce fut le début d'un enchaînement d'aventures qui dura quinze ans.

Je n'en récusé aucune, mais toutes n'ont pas leur place ici... On ne m'en voudra pas d'avoir trié mes souvenirs, éludé certains d'entre eux, même s'ils ont trait au parachutisme, et masqué quelques personnages ; hormis ceux qui, pour toujours, ont mérité qu'on se souvienne d'eux.

L'Europe venait à peine de terminer une guerre dont tous ses peuples — qu'ils aient été finalement vainqueurs ou vaincus — avaient eu à subir les horreurs. C'est-à-dire tout ou partie des habituels scénarios : agressions, défaites ou conquêtes, occupations et ruines, "ordre nouveau" ou revanche, avec, pour certains, une pseudo libération, prélude à une autre tyrannie.

Les "services" auxquels appartenait le Commandant Jacques Morlanne<sup>1</sup> disposaient pour certaines de leurs missions d'une main-d'œuvre issue de ces peuples ; les malchanceux du dernier round, Hongrois, Tchèques, Bulgares, Roumains, Yougoslaves, Polonais, Allemands de l'Est et même quelques Russes. Etiquetés "personnes déplacées", ils dépendaient alors pour leur survie quotidienne, d'organismes occidentaux dits de bienfaisance. De ce même Occident qui, à Yalta, avait fait bon marché de leurs patries en les abandonnant, comme par méprise, à l'influence de "l'allié » soviétique".

Sous tous les cieux, toujours, on trouvera de ces éternels irréductibles se battant contre l'oppression. A l'époque, c'est avec ceux-là que l'Occident prétendait saper le rideau de fer qu'il avait pourtant laissé se dresser, coupant l'Europe en deux.

De ces hommes et de leurs missions je n'avais rien à connaître que leur détermination à rentrer chez eux par dessus des frontières cadenassées. Je leur avais naguère ressemblé. Et des contrebandiers basques, des Portugais complices, des parachutistes alliés m'avaient aidé. A mon tour maintenant d'aider les autres. C'était Staouéli, rôles inversés. A cette différence que nous étions en temps de paix, c'est-à-dire sans l'écran protecteur que constituent, sans que nul ne s'en offusque, les dispositions de sûreté et de secret habituelles au temps de guerre. Avec la paix, la France démocrate avait retrouvé la liberté d'opinion et d'expression et l'avait rendue à tous, jusques et y compris ceux qui prônaient l'idéologie la plus opposée à l'idée même de patrie.

Mise à part cette "nuance", les problèmes ressemblaient à ceux de Staouéli : Comment se faire comprendre de gens ne parlant que leurs langues ? Comment les former en assurant leur sécurité en même temps que la nôtre ? La règle numéro 1 était encore le strict incognito des identités, des résidences, des véhicules, des itinéraires, et un étanche cloisonnement.

---

<sup>1</sup> dont on peut aujourd'hui savoir qu'il se nommait en réalité Henri Fille-Lambic

Car quelle confiance accorder, à priori, à des Polonais, fussent-ils des anciens de l'Armée Anders ? A des Roumains ou des Bulgares, hier alliés d'Hitler, puis prisonniers des Soviets ? A des Serbes d'abord soldats de Mikailovitch, ensuite ralliés peut-être à Tito ? A des Tchèques ex-affidés de Mazarik, mais plus tard germanisés ou communisés ? Quant aux Russes Blancs, vieux fidèles de leur Tsar, avaient-ils légué à leurs rejetons, avec leur taxi parisien, leur foi en la Sainte Russie ?

Quoiqu'il en fût, notre mission à leur égard se limitait : 1) à les rendre parachutables - 2) à les mener à destination par la voie des airs - 3) à les former à devenir à leur tour capables de recevoir chez eux des opérations aériennes clandestines. Tout cela sans que puisse être mise en cause par quiconque, en quoi que ce fût, la moindre responsabilité officielle française. Telle était la mission "Minos".

Naturellement — pour la raison ci-dessus — nous ne pouvions prétendre à d'autres moyens que "de fortune". Au fond de quelque province retirée, telle ou telle gentilhommière en ruine, baptisée "maison sûre". Dans des plaines à blé ou betteraves, d'anciens terrains de la Luftwaffe recyclés par l'agriculture. Pour trimballer discrètement nos clients, des fourgonnettes commerciales "hors d'âge", tous orifices aveuglés. Une douzaine de parachutes reliques. Autant de paires de bottes usagées. Quelques bleus de chauffe et casques motocyclistes d'occasion.

Heureusement — mais à l'insu, bien sûr, de nos stagiaires — il y avait aussi "l'escadrille".

Sous couverture d'un modeste terrain d'aéroclub, quelques hangars disséminés sous les arbres abritaient une collection d'aéronefs dignes d'un musée de l'aéronautique : quelques JU 52 de Goering en tôle ondulée ; deux Barracudas, vestiges réformés de quelque porte-avions britannique ; un Storch et un Pipper, avions légers d'observation des artilleries allemande et américaine, un de Haviland anglais en toile ; seul français, un Hurel-Dubois à l'étroite et interminable envergure ; et trois Dakotas U.S. baptisés DC 3 ou bien C 47 selon qu'ils volaient en version civile ou en tenue militaire.

Dans une clairière, des baraques vermoulues hébergeaient l'effectif en personnel. La plus extraordinaire troupe de cirque aérien qu'on puisse imaginer : pilotes, navigateurs, radios, photographes, mécaniciens sédentaires ou volants ; tous triés sur le volet, rodés à la guerre, survivants de tous les théâtres d'opérations. Anglais, Russes, Africains ; anciens de la R.A.F., de Normandie-Niémén, des F.A.F.L.<sup>1</sup> certains du B.C.R.A.<sup>2</sup> en tant que spécialistes B.O.A.<sup>3</sup> des atterrissages et parachutages clandestins. A ne les croiser qu'au bar ou à la popote, racontant leurs grands coups on les aurait pris pour de joyeux hâbleurs, des Tartarins farfelus. Il y avait effectivement de cela chez eux tous, mais de manière concertée, en une comédie destinée à masquer ce qui devait l'être. C'est ailleurs que se révélait leur vraie nature : en salle d'O.P.S. où penchés sur des cartes à grande échelle, des couvertures photos, des bulletins météo, ils préparaient leurs raids, établissant des plans de vol, élaborant des variantes, concevant des diversions, sans rien laisser au hasard. Ou alors sous le cockpit de leur avion lorsqu'en blackout, ils volaient dans la nuit, concentrés sur les instruments, le cap et la montre vers un rendez-vous — à la minute près — à des centaines de kilomètres, avec une lampe qui s'allume dans un pré pour lancer son signal.

De cette discrète structure aérienne, si parfaitement anodine d'apparence, seul un initié pouvait savoir ce qu'elle cachait. Une synthèse concentrée, d'esprit d'aventure et de conscience professionnelle, d'audace et de sûreté, de talent d'improvisation et de minutie dans la conception. Acrobatie et prudence, comme au cirque !

Ce soir-là, quatre Bulgares allaient faire leur premier saut à la tombée du jour. Sur un ruban de béton lépreux, noyé à perte de vue dans les betteraves, un JU 52 s'était posé discrètement et remis au vent, prêt au décollage. Nos "clients" arrivés à pied par la lisière des bois, avaient embarqué sans trop s'étonner de l'étrangeté d'une rencontre avec un avion en attente dans un champ. Mais Paquebot manquait à l'appel. Paquebot, c'était dans son réseau de Résistance, le pseudonyme d'un charmant camarade, Compagnon de la Libération, qui n'avait dû sa survie à Buchenwald qu'à un humour imperturbable et une telle sociabilité qu'il était capable de communiquer à n'importe qui, en quelque circonstance que ce fût son amour de la vie<sup>4</sup>. Il avait ramené de déportation un jargon germano-slave qui en faisait un interprète idéal pour nos "paysans du Danube".

---

<sup>1</sup> Forces Aériennes Françaises Libres

<sup>2</sup> Bureau Central de Renseignement et d'Action

<sup>3</sup> Bureau d'Opérations Aériennes

<sup>4</sup> Jean-Marie Pellay. Il mourra d'une tumeur du cerveau, suite aux coups de matraque SS dans les camps de la mort

Le pilote, dans l'interphone, s'impatientait : le crépuscule tombait et Bob<sup>1</sup> chef de l'opération, nous attendait dans un pré pour un saut de jour, et non de nuit.

Je donnai le signal. L'avion s'ébranla... au moment précis où des phares s'engageaient en bout de piste. Sur coups de freins de part et d'autre, on vit sauter de la voiture une silhouette traînant le harnais d'un parachute. L'homme grimpa en voltige dans l'appareil qui remit la gomme aussitôt.

En complet croisé et mocassins, cheveux au vent, hilare, c'était l'ineffable Paquebot. En un tournemain il avait chaussé son parachute et reprenait en compte, à sa façon, le moral de sa petite troupe.

Ce qu'il hurlait à ses gars pendant que l'appareil prenait de l'altitude, m'était parfaitement incompréhensible. Il gesticulait, faisait le clown sous les gros rires de ses slavo-mongols. Il s'était même accoudé, grimaçant, à la paroi de la carlingue, juste au-dessus de la porte... quand son coude, dérapa... il disparut dans le vide.

Je me précipitai vérifier que la S.O.A. était accrochée et avait fait son office. Dehors, où il faisait déjà sombre, aucune coupole n'était visible. A la verticale on ne percevait que les feux de la cimenterie bien connue dans le secteur.

Le pilote ne s'était rendu compte de rien, il était en contact radio avec Bob, à trois minutes du largage.

Mais la disparition de leur boute-en-train avait jeté un froid chez les Bulgares. Je m'attendis au pire ; un refus collectif de sauter. J'avais tort : à mon commandement au geste, les quatre accrochèrent comme un seul homme. Au feu vert ils plongèrent.

Je n'eus plus que l'angoisse d'imaginer mon vieux camarade brûlant dans un four ou figé à jamais dans un bac à ciment.

L'équipage et moi faisons pâle figure en regagnant la base pour rendre compte.

---

<sup>1</sup> Maloubier, futur patron des "hommes grenouilles"

Du bar émanait des hurlements : "Qu'est-ce que c'est que cette foutue équipe ! Ils sont lugubres ces Moldo Valaques ! Heureusement que je suis arrivé pour mettre un peu d'ambiance !" : C'était Paquebot qui s'excusait

Le "pick-up" était l'autre aspect des opérations B.O.A.. Il consistait à déposer ou enlever clandestinement (ou bien les deux dans le même mouvement), par avion léger à atterrissage court, des passagers ou du matériel. Pour ce genre d'affaire, destinée à des chargements trop précieux pour courir le risque de parachutage, la préparation était beaucoup plus minutieuse et complexe. Inventorier d'abord les terrains possibles, en établir des dossiers chiffrés adressés par radio à la base opérationnelle. Attendre les homologations par reconnaissances et photos aériennes. Venait ensuite le préavis d'opération sur un terrain désigné. Et, au dernier moment, le message de confirmation, lancé "en l'air" sur les ondes.

L'entraînement à ce type d'activité clandestine exigeait de nous du temps et des kilomètres avec nos élèves, pour leur faire exécuter en vraie grandeur un nombre suffisant d'exercices. Arrivée discrète sur le terrain pour assurer la sécurité et mettre en place le balisage. A partir de l'heure H, être à l'affût du moindre bruit de moteur. L'identifier comme celui de notre avion ; émettre vers lui le signal convenu ; l'échange morse codé une fois établi, ne plus le lâcher du trait lumineux qui guide et attire le pilote, jusqu'à ce qu'il se pose en confiance, dans l'axe des lampes (la grande branche d'un L renversé), sur ce sol inconnu qu'un ami anonyme a choisi pour lui.

A petits coups de moteur et de frein, il fera demi-tour au bout du L, s'acheminera vers le signal, virera à nouveau à son aplomb et s'alignera pour redécoller dès qu'aura été effectué l'échange de sa charge contre une autre. Le tout en deux à trois minutes entre posé et envol.

Exercice terminé, chacun rentrera chez soi, l'avion, nous, les passagers, les élèves, pour aller nous coucher et dormir en paix.

Là était bien la différence, entre nos exercices et ce que nos amis se préparaient à rencontrer, de l'autre côté du rideau de fer.

Nous n'avions rien à en savoir... sauf qu'ils allaient courir tous les risques. Et de notre côté, nous ne pouvions rien envisager ni pour les aider, ni pour les empêcher de dire ce qu'ils savaient, notamment à notre sujet.

D'où l'obligation de nous efforcer à leur dissimuler le maximum, et d'autre part de faire en sorte que quiconque s'intéressant à nous ne découvre rien de ce qu'il cherche.

C'est ce à quoi nous aidèrent, à leur insu les I.P.S.A., Infirmières Pilotes Secouristes de l'Air<sup>1</sup>, en devenant notre "couverture".

Une belle maison de maître, en bordure de forêt à Saint-Germain-en-Laye devint le siège — attesté sur plaque de cuivre — d'un "Centre de Formation Parachutiste I.P.S.A.". On pouvait effectivement y voir chaque week-end, s'ébattant sur la pelouse, une pléiade de demoiselles "bon chic, bon genre" dans leurs exercices préparatoires à la pratique du parachute.

Elles ignoraient, bien sûr, quels autres bipèdes adeptes du même sport hantaient le domaine et ses dépendances.

Mais au bout de quelques semaines de ces jeux de jardin d'enfants, il fallut bien accéder aux revendications de ces néophytes qui s'étaient mis en tête d'aller jusqu'au bout, et plus haut.

Pour la plupart d'entre elles, ce fut d'abord un baptême de l'air, et puis, un beau jour, le saut.

En fait de "couverture", les opérationnels de Morlanne étaient donc bel et bien devenus des éducateurs en émotions fortes, pour pensionnat de grandes filles. Honni soit qui mal y pense, car la Baronne et son adjointe — une duègne à moustaches — veillaient au grain pour que ne dégénère pas la saine émulation d'un sport, utile, et formateur dans leur spécialité paramédicale.

Et c'est ainsi que furent rapidement brevetées une trentaine d'I.P.S.A. dont quelques-unes, se prenant au jeu, accédèrent à la compétition en chute libre et devinrent les premières championnes françaises<sup>2</sup>.

Il faut rappeler qu'à cette époque très peu de femmes — hormis les "grandes anciennes"<sup>3</sup> — avaient touché au parachute, si ce n'est pour le plier.

---

<sup>1</sup> Organisme fondé par Madame la Baronne de Vendoeuvres

<sup>2</sup> Monique Laroche, Odette Rousseau, Rose-May de la Besse

<sup>3</sup> Mesdames Garnerin (1800), Kate Paulus (1892), de Castella (1913)



L'objectif des I.P.S.A. était en réalité de préparer des infirmières à faire leur métier dans des circonstances nécessitant l'emploi de moyens aériens ; catastrophes naturelles, protection civile, antennes chirurgicales opérationnelles aéroportées, convoys aériens. Dans ces conditions, pourquoi pas des infirmières parachutistes, mais avec un brevet spécifique, intégrant des épreuves sanitaires : survie, soins d'urgence, brancardage...

Cependant, le projet que j'en fis n'enchanta pas nos filles, du moins au début. Car elles s'étaient vite habituées à l'ambiance un peu mondaine des meetings où, à l'atterrissage, on se contente de se déharnacher nonchalamment tout en papotant, comme au salon de thé on se débarrasse dans un coin de son ombrelle.

J'insistai néanmoins pour qu'elles soient équipées, en sautant, de leur trousse d'urgence, et, pour les plus aguerries, d'un leg-bag<sup>1</sup> avec civière. Mon adjoint, vieux parachutiste d'avant-guerre<sup>2</sup> eut à jouer systématiquement le rôle du blessé, attendant stoïquement sur la D.Z., un garrot, un spica de l'épaule, ou une injection intramusculaire. Excédé par cette corvée — dont il disait avoir suffisamment vécu, au combat la réalité — il exigeait d'être réanimé par un bouche-à-bouche avant tout autre soin, et en cas de refus, usait de son tonocardiaque personnel au goulot d'une mystérieuse fiole qui ne le quittait jamais. Dans les meetings, le scénario para-sanitaire avait son petit succès.

Mes filles se vengèrent un jour sur moi, à leur façon.

A la fin d'un largage sur Aix, j'avais sauté en solo et ouvert un peu haut. Je ne pus éviter le toit d'un hangar sur lequel une rafale m'avait drossé. J'attendis là-haut un bon quart d'heure qu'on veuille bien, discrètement, m'aider à terminer ma descente.

Je fus servi ; formant la haie au pied de la grande échelle des pompiers, les I.P.S.A. avaient rameuté les photographes, les cinéastes, les reporters, pour un tel scoop.

Et puis elles prétendirent me faire subir les avatars dévolus à Dudu, l'habituel cobaye ; y compris la piqûre dans la fesse.

---

<sup>1</sup> leg-bag : sac accroché à la jambe, à libérer au bout d'une corde pour l'atterrissage

<sup>2</sup> Duhamel, dit Dudu

Je rends hommage à ces jeunes femmes — aujourd'hui respectables grands-mères — non seulement pour la "couverture" qu'à leur insu elles nous ont procurée, mais pour d'autres exploits où elles se sont comportées en dignes filles de France.

Je ne sais si le Commandant Morlanne en proposant cette coopération aux IPS.A, avait déjà en tête une autre idée d'emploi. Je peux en tous cas témoigner que quelques-unes d'entre elles furent amenées à rendre de grands services dans des circonstances beaucoup plus délicates et risquées qu'un saut en meeting.

D'autres donnèrent leur vie comme infirmières, notamment trois convoyeuses sur hélicoptère en Indochine et en Algérie.

Pendant trois ans encore, après le "coup de Prague" de 1948, les "services" occidentaux effectuèrent la mise en place sur l'Europe de l'Est de missions de pénétration et de renseignement.

D'abord "blind"<sup>1</sup> puis sur les équipes B.O.A. formées par "Minos", près d'une centaine d'opérations aériennes furent exécutées depuis Lahr (Allemagne) et Innsbruck (Autriche) jusqu'au fond des zones satellites de l'U.R.S.S., y compris Etats Baltes et Biélorussie, annexés.

Pour ces vols au long cours, l'Escadrille E.L.A. 56 Vaucluse ne disposait que de modestes DC 3 bimoteurs qu'elle équipait de réservoirs supplémentaires entassés et amarrés dans la carlingue, il est vrai que les moyens de détection adverses n'étaient pas encore très performants ; d'autre part, on pensait pouvoir jouer sur le fait que nos appareils avaient des chances d'être confondus avec ceux construits en Tchécoslovaquie sous licence Douglas, il n'en reste pas moins que ces raids étaient risqués et s'exécutaient en silence radio et à très basse altitude. Par ailleurs, les équipages savaient qu'aucune autorité ne les couvrirait en cas de "coup dur".

A ma connaissance, il n'y eut pas d'échec pour ce qui concerne les opérations aériennes.

Il n'y eut non plus jamais d'écho de ce que devinrent nos "clients". Nous les avions seulement lâchés, de cent cinquante mètres, sans ventral, dans la nuit et le silence de leurs pays opprimés.

---

<sup>1</sup> sans balisage ni comité de réception

Il est une part du secret de "Minos" qui vaut d'être dévoilée, eu égard à la personnalité d'un de ses acteurs, **le Lieutenant pilote Gabriel Mertzisen**. Il est mort — pour la France ? Pour l'Europe ? — en s'écrasant aux commandes d'un Barracuda<sup>1</sup> en 1951. Héros aux 8 victoires à l'Escadrille franco-russe Normandie-Niémen, il avait tellement survolé pendant la guerre, avec ses frères d'arme de Russie communiste, les territoires d'Europe Centrale, qu'il les connaissait parfaitement. **Il lui en aurait coûté cher d'être pris à parachuter ou déposer clandestinement, cinq ans plus tard, des ex-alliés des nazis devenus agents de subversion contre les "libérateurs" de leurs pays.**

Aujourd'hui, plus rien n'interdit de croire que ces agents de Minos ont eu leur part — même mineure et lointaine — dans ce qui a abouti, quarante ans plus tard, à la chute du Mur et du rideau de fer, puis à l'implosion de l'U.R.S.S.

---

<sup>1</sup> avion embarqué de l'Aéronavale Britannique, monomoteur de 1600 CV à atterrissage très court qu'on appelait "le fer à repasser"