

Article 31

Aleksander Dobraczyński, L'armée de l'intérieur dans la lutte pour obtenir le secret de l'arme V-1 et V-2

Le manque d'une armée de l'air stratégique du Troisième Reich, capable de détruire des objectifs des Alliés situés à grande distance a incité Hitler à chercher d'autres types d'armes que l'aviation. Le nom générique qui leur a été donné était „Vergeltungswaffe” (arme de rétorsion) ce qui sonne assez cyniquement après le bombardement de Varsovie en 1939 et de Londres en 1940/41. C'est de ce nom que vient l'abréviation V1, V2, V3 etc.

Cette mission a été donnée à l'armée de l'air et à l'armée de terre et pour être plus précis à l'artillerie.

Dans le plus grand secret un centre militaire de recherche crée au début des années trente et caché dans une des péninsules de Rügen (Usedom), à Peenemünde, à l'ouest de Szczecin a été utilisé.

Ce terrain couvert par les bois de pins typiques des bords de la Baltique était difficile à observer tant depuis la terre (l'île) que depuis la mer. Cependant il ne constituait qu'une partie du polygone étant donné que les missiles expérimentaux étaient lancés au dessus de la mer Baltique, où à une distance d'environ cent kilomètres se trouvait le Bornholm suédois. Le vol et la chute des missiles pouvaient éventuellement être observés seulement depuis la mer sur laquelle naviguaient des navires de commerce.

Après l'été de 1941 la mer Baltique était devenue pratiquement une mer fermée qui était menacée seulement de l'est à un degré minime par la flotte soviétique et au nord elle était séparée par une Suède neutre. À Peenemünde deux centres de recherche se sont trouvés réunis en même temps, celui de l'armée de l'air et celui de l'armée de terre qui se faisaient concurrence en un certain sens. Le centre aérien sous la direction de Goering a présenté le projet d'une nouvelle arme de longue portée sous la forme d'une bombe volante.

Sa conception consistait en une compilation d'un moteur pulsoréacteur basée sur un brevet français de 1908. Le constructeur de ce moteur était un spécialiste allemand ingénieur Paul Schidt qui coopérait avec la société Irma Argus Mot. Ges. et avec le fabricant des cellules d'avions Fieseler. La bombe volante était un type d'avion qui portait une charge explosive d'environ 700 kilos sur une distance de 250-300 km à une vitesse de 700 km/h. Le but d'approche était programmé et contrôlé avec "un pilote automatique" sur la base du gyroscope. La grande réussite de ce projet consistait en ce moteur pulsoréacteur mentionné plus haut dont la production était vraiment bon marché. Par contre la mise en marche de cette propulsion présentait un problème fondamental. Pour que le moteur puisse marcher il fallait lui fournir de l'air comprimé. Cette condition est remplie par la vitesse de l'avion-bombe de plus de 250 km/h qu'il fallait lui donner afin que l'air entrant dans la chambre à combustion soit suffisamment comprimé. Cette vitesse était donnée à l'avion bombe en le catapultant d'une rampe de lancement en béton d'une longueur de 50 mètres à l'aide d'un appareil pneumatique compliqué. L'accélération du décollage était de l'ordre de 17 g (accélérations terrestres) qu'aucun organisme humain ne pouvait supporter.

Il était possible de suspendre la bombe à ailes sous l'aile d'un avion (Heinkel 111) et après avoir atteint la vitesse de 250 km/h mettre en marche le moteur pulsoréacteur et libérer la bombe pour qu'elle vole toute seule. Cette façon de procéder ne permettait pas de positionner la bombe sur son but. En dépit de cela la possibilité de placer un pilote humain dans la bombe qui se serait catapulté avant le but a été étudiée.

Même des cours d'entraînement de tels pilotes ont été organisés et au cours d'un tel cours le rôle principal a été joué par la célèbre pilote allemande Hanna Reitsch. La bombe à ailes avec le pilote avait été considérée en tant que kamikaze ce qui a été plus tard utilisé par les Japonais, mais cette idée a été délaissée dans l'armée allemande.

L'avantage de la bombe volante, c'est-à-dire de l'arme V-1 consistait en son bas coût de production, à savoir 5000 RM, par contre son désavantage consistait en rampes de lancement que les Alliés bombardaiient ainsi qu'en la possibilité qu'elle soit rabattue par l'artillerie antiaérienne et par les avions de chasse.

La genèse de la construction du missile marqué avec le symbole V-2 était bien différente. L'interdiction du développement de l'artillerie de gros calibre et de grande portée contenu dans le Traité de Versailles avait incité les Allemands encore en 1929 à chercher à développer d'autres types d'armes de grande portée. Déjà à partir de la fin du 19^{ème} siècle les traités théoriques sur la propulsion par fusée étaient connus. Les spécialistes qui s'en occupaient étaient en France Robert Esnault-Pelterie, en Russie Constantin Tsiolkovski et en Allemagne Herman Oberth et déjà au 20^{ème} siècle un jeune physicien enthousiaste Werner von Braun dont les travaux intéressaient le chef du Département de la recherche balistique de l'époque et futur général le docteur Walter Dornberger. Ce dernier a permis la réalisation de la conception du missile balistique (A-4) utilisant le combustible liquide sur le terrain de la base militaire à Peenemünde

Le personnage de von Braun est aujourd'hui trop connu pour écrire encore à son sujet. Par contre il est impossible de cacher que la naissance du missile balistique est liée à une série des faits criminels (des milliers de victimes - prisonniers des camps de concentration forcés à travailler dans des conditions inhumaines et ensuite l'utilisation de cette arme contre la population civile).

Dans le fond l'arme sous la forme du missile V-2 selon la nomenclature allemande causait des dégâts qui n'étaient pas plus grands que ceux causés par les bombes volantes V-1 en coûtant 24 fois plus que V-1 (120.000 RM) ce qui était le prix de six avions de chasse. Cependant cette arme avait aussi des avantages. Elle était produite en série et elle décollait de tout terrain où elle pouvait être transportée avec les moyens de transports sur roues. Dans son vol balistique à une vitesse supersonique à une hauteur qui pouvait atteindre jusqu'à 90 kilomètres elle n'était menacée par aucune arme antiaérienne de l'époque.

Comme nous l'avons déjà mentionné l'acquisition des secrets techniques de cette arme était diligemment utilisée tant par les Alliés que par l'URSS tout en gardant un secret aussi strict que possible. Un des terrains de la lutte avec l'occupant que menait l'armée d'intérieur était celui du renseignement et de l'espionnage. Les informations obtenues étaient transmises soit par radio, soit par messagers au Commandement en chef polonais à Londres et ensuite aux Anglais qui les utilisaient volontiers et encourageaient à continuer cette activité.

Le Second détachement d'information et de renseignement du Commandement en chef de l'armée d'intérieur s'occupaient des affaires liées à l'aviation. Les sujets liés aux armes secrètes en rapport avec l'aviation étaient examinés par la Section de l'aviation. Après leur examen elle les envoyait soit au Bureau des études militaires, soit au Bureau des études industrielles et économiques.

Les informations du centre d'espionnage du territoire du Reich (lieutenant St. Ignaszak "parachutiste des forces spéciales"), reçues du centre de recherche à Peenemünde arrivaient à la section de l'aviation du Bureau des études industrielles et économiques qui était dirigé par l'ingénieur Antoni Kocjan. Ces informations étaient basées sur les rapports délivrés avec grande difficulté par les prisonniers polonais forcés à travailler à la base de Peenemünde qui décrivaient les tests avec les nouvelles armes aériennes V-1 et V-2 sans utiliser encore ces noms.

L'ingénieur Kocjan les transmettait immédiatement par des voies appropriées à Londres. Selon certaines données en mai 1943 et selon la presse française actuelle au début de 1943 l'information la plus importante de ce rapport consistait en localisation du lieu du montage et des tests de la nouvelle arme à Peenemünde. Les Alliés avaient été notifiés déjà depuis 1942 de la construction de certaines rampes de lancement sur le bord du Canal de la Manche sur le bord français, belge et néerlandais. Cela a été

confirmé par le service de renseignement français et par les observations aériennes, par contre le lieu de la production et des tests de ces armes inconnues était inconnu. Il est difficile aujourd'hui sans avoir l'accès aux archives de la RAF de déterminer quant l'aviation anglaise avait commencé à photographier systématiquement les bords de la Baltique à l'est de la péninsule de Jutland, précisément en direction de Rügen.

Et c'est à ce moment-là qu'une découverte inattendue a eu lieu, Mme Smith-Babington du Service Auxiliaire des Femmes de la RAF en observant les bandes des photos faites d'une grande altitude par un avion d'observation *Mosquito* a découvert des silhouettes inconnues d'avions avec des courtes ailes rectangulaires sur le terrain de la base militaire. Il s'agissait des bombes V-1 qui y étaient testés. Ce fait en relation avec l'information qu'un tel "avion" avait atterri sur une des plages de Bornholm, a été décisif pour l'organisation d'une attaque aérienne avec la participation de 600 bombardiers quadrimoteurs sur Peenemünde dans la nuit du 17 au 18 août 1943. Cette attaque aérienne a eu comme conséquence la perte de 41 bombardiers. Ces bombardiers avaient lâché presque 2000 bombes qui ont causé la destruction de cette base, la mort de 735 Allemands, y compris de 130 ingénieurs et scientifiques et aussi la mort d'un très grand nombre de prisonniers de guerre qui avaient été forcés à travailler dans cette base. Parmi ces prisonniers il y a eu des Polonais dont nous ne connaissons même pas les noms de famille et grâce auxquels ces informations si importantes sont arrivées aux services de renseignement polonais.

Dans cette situation la continuation de la production, le montage et les tests de V-1 et de V-2 sont devenus impossibles d'autant plus que les restes de cette base militaire étaient toujours observés et ils subissaient les attaques aériennes. La décision a été donc prise de transférer ce polygone plus à l'est, sur le territoire polonais et de placer la production dans une fabrique souterraine appelée "Dora" près de Nordhausen dans les Montagnes de Harz. Cette fabrique est devenue le lieu de la mort des milliers de prisonniers, y compris des civils polonais transportés là-bas de Varsovie au cours de l'insurrection de Varsovie. Le fait que le centre de recherche ait dû être transféré de Peenemünde a retardé l'usage des armes V-1 et V-2 de six mois. Le général D. Eisenhower a écrit dans ses mémoires que s'il n'y avait pas eu ce retard on aurait dû renoncer au débarquement en Normandie en juin 1944. À la lumière de cet aveu il est possible de faire une digression en disant que le cours de ces événements lourds de conséquences a été causé par les vols d'observation au-dessus de la Baltique et que ces vols ont eu lieu à la suite des rapports envoyés par ingénieur Koncjan à Londres. Les premières V-1 sont tombées sur l'Angleterre le 12 juin 1944 et les premières V-2 seulement le 9 septembre de la même année. Il s'agissait de la première victoire de l'ingénieur Kocjan, mais pas de sa dernière victoire.

A partir de l'automne de 1943 les Allemands ont commencé d'équiper une nouvelle base expérimentale située dans le village de Blizna-Pustków dans les forêts entre Dębica et Kolbuszowa, sur le terrain de l'ancienne Zone Industrielle Centrale. Cette base était reliée par une voie ferroviaire d'embranchement à la ligne ferroviaire entre Mielec et Dębica. Les transports ferroviaires avec les équipements lourds qui étaient soigneusement cachés au regard des "observateurs non-désirés" ont commencé à arriver sur ces terrains fermés par des clôtures et bien gardés. Ce territoire était contrôlé par l'arrondissement de Rzeszów de l'armée d'intérieur. Bientôt des informations venaient d'être rapportées qu'à côté de l'équipement des citernes sont apparues dont certaines étaient couvertes de givre ce qui suggérait la présence de l'oxygène liquide.

En même temps vers la fin du mois d'avril les rapports disaient que sur le territoire situé à 250 kilomètres au nord de Blizna, dans le quadrilatère situé entre Sarnaki, Siemiatycze, Drohiczyn et Platerów des deux côtés de la rivière Bug des obus très lourds ont commencé à tomber et à exploser. La première explosion avait été observée le 22 avril dans les environs de Sarnaki. On rapportait que parfois la chute de l'obus était précédée du bruit ressemblant à celui du travail d'un moteur de motocyclette et après que ce moteur se fût arrêté après plus d'une dizaine de secondes survenait l'explosion. Le second type d'explosions avait lieu sans aucun signe acoustique préalable. Après l'explosion il y avait une sorte de sifflement. Certains obus se déchiraient au dessus de la terre en faisant tomber une pluie de caffûts et d'autres percutaient la terre en causant des excavations profondes dont le diamètre avait des dizaines de mètres. On a remarqué que sur les routes en provenance du sud les Allemands avaient déployé des patrouilles

avec des véhicules équipés d'antennes radio. Aux demandes de la population concernant ces explosions ils répondaient unanimement qu'il s'agissait d'une nouvelle arme soviétique.

Après la chute d'un obus des équipes spéciales allemandes arrivaient et elles ramassaient tous les fragments dispersés autour du lieu de l'explosion. Les bords de la rivière Bug étaient entourés de champs d'épandage où l'osier poussait en abondance. Cela couvrait en bonne partie les lieux de la chute des obus. Il a été constaté que les Allemands y testent principalement les missiles V-2 et qu'il y a des missiles sans explosif, ce qui favorisait une destruction moindre des mécanismes. La tête du missile qui contenait le système directeur gyroscopique et les appareils électriques à relais était à chaque fois complètement détruite. La partie centrale qui contenait des réservoirs d'alcool méthylique et des réservoirs d'oxygène liquide ne laissait à part des restes de tôle pas de signes visibles de carburant. La partie arrière qui contenait une turbopompe, la chambre à combustion et la tuyère d'éjection avec les ailes en graphite du déflecteur se trouvait dans un meilleur état après la chute. Cependant tout cela permettait de déchiffrer approximativement la fonction de l'ensemble. L'acquisition d'une de ces pièces qui n'a pas été retrouvée par les Allemands a permis aux ingénieurs Kocjan et Waciórkowski de démonter le tout et de trouver la solution technique et de préparer un paquet contenant le tout qui allait être envoyé en Grande Bretagne en utilisant l'action "le Pont III".

Les informations rassemblées et élaborées par les ingénieurs Kocjan et Waciórkowski qui ont été fournies aux alliées étaient d'une importance capitale. Elles avertissaient que les missiles V-2 allaient être bientôt utilisés et elles informaient sur leur puissance et sur leur portée. Dans un certain sens ces informations ont calmé les Alliés en les informant que V-2 n'étaient pas bien différents de V-1, mais que ces missiles contenaient des détails très importants relatifs au décollage et au vol du missile. La nouvelle arme V-2 ne demandait pas d'appareils spéciaux pour le lancement et la hauteur immense à laquelle elle s'élevait (approximativement 90 kilomètres) et sa vitesse supersonique excluaient toute défense antiaérienne connue à l'époque. En plus on signalait dans le rapport la liste des sociétés allemandes qui la fabriquaient sur la base de leurs tampons qui figuraient sur les débris rassemblés du missile V-2. Les données quantitatives relatives aux carburants étaient aussi importantes, car elles pouvaient influencer le plan de la destruction de l'industrie de l'ennemi.

Les missiles V-2 ont été lancés sur Londres pour la première fois le 9 Septembre à partir de la Hollande des environs de Wessenaar et de la Haie d'une distance de 310 kilomètres. Plus tard les Allemands ont continué le bombardement d'Anvers à partir de Darfeld et de Mack. Plus de missiles V-2 sont tombés sur Anvers que sur Londres.

Littérature recommandée

1. S. Kordaczuk, Spod znaku orla – Armia Krajowa (Sous le signe de l'aigle - Armée d'intérieur), Musée régional à Siedlce
2. S. Kordaczuk, próby niemieckiej tbroni V-1 i V-2 na Podlasiu wiosną 1944 r. (Les tests des armes allemandes V-1 et V-2 à Podlasie au printemps de 1944), Siedlce 2005
3. H. Szoldarska, Lotnictwo Armii Krajowej (L'Aviation de l'armée d'intérieur), Poznań 1998