

La **Royal Air Force** préparait **rapt d'Adolph** en **1941 !**

COUPS TORDUS

En 1941, Sir Arthur Harris futur chef du Bomber Command de la RAF, manigança une opération pour s'emparer d'Hitler. Mais croyait-il vraiment à cette abracadabrante histoire ?

Le Focke-Wulf 200 "Condor" utilisé par le dictateur Adolph Hitler était le troisième prototype, baptisé *Immelmann III* et immatriculé WL 2600. Après le début de la Deuxième Guerre mondiale, il fut camouflé et codé 26 + 00 (ci-contre. Doc. Luftwaffe, Collection Patrick Ehrhardt).

Le Fw 200 était propulsé par quatre moteur BMW de 750 ch environ. Sa monographie a été publiée dans les numéros 237, puis 256 à 259 du *Fana de l'Aviation*.

Le Public Records Office de Kew, bureau des archives publiques, dans la périphérie londonienne, renferme une incroyable quantité d'archives inestimables pour les chercheurs en tout genre qui viennent du monde entier pour les consulter. Les historiens militaires peuvent y trouver des détails qui étaient classés "Top Secret" à leur époque et qui ont fait varier le cours de l'histoire.

A côté de la salle de lecture du Public Record Office, se trouve la salle des références. Ici peuvent être consultées dans une série de volumes qui couvrent un mur entier, les deux exemplaires de l'index de

tous les documents conservés par le PRO.

Les fiches concernant l'aviation sont indexées sous les références "Air" (un lot d'une vingtaine de volumes), ou "Avia" : en général, tout ce qui concerne l'Air Ministry et l'aviation militaire se retrouve en "Air", tandis qu'"Avia" rassemble ce qui touche à l'aviation civile

Les documents référencés peuvent être commandés, par trois à la fois au maximum, au moyen de terminaux d'ordinateur dans la même salle. Il faut alors attendre environ 45 minutes pour que ces documents soient produits en salle de lecture. Ces trois quarts d'heure peuvent être passés à la cafétéria ou, pour les fouineurs invétérés, à rechercher d'autres informations cachées dans les index. Dans la quan-

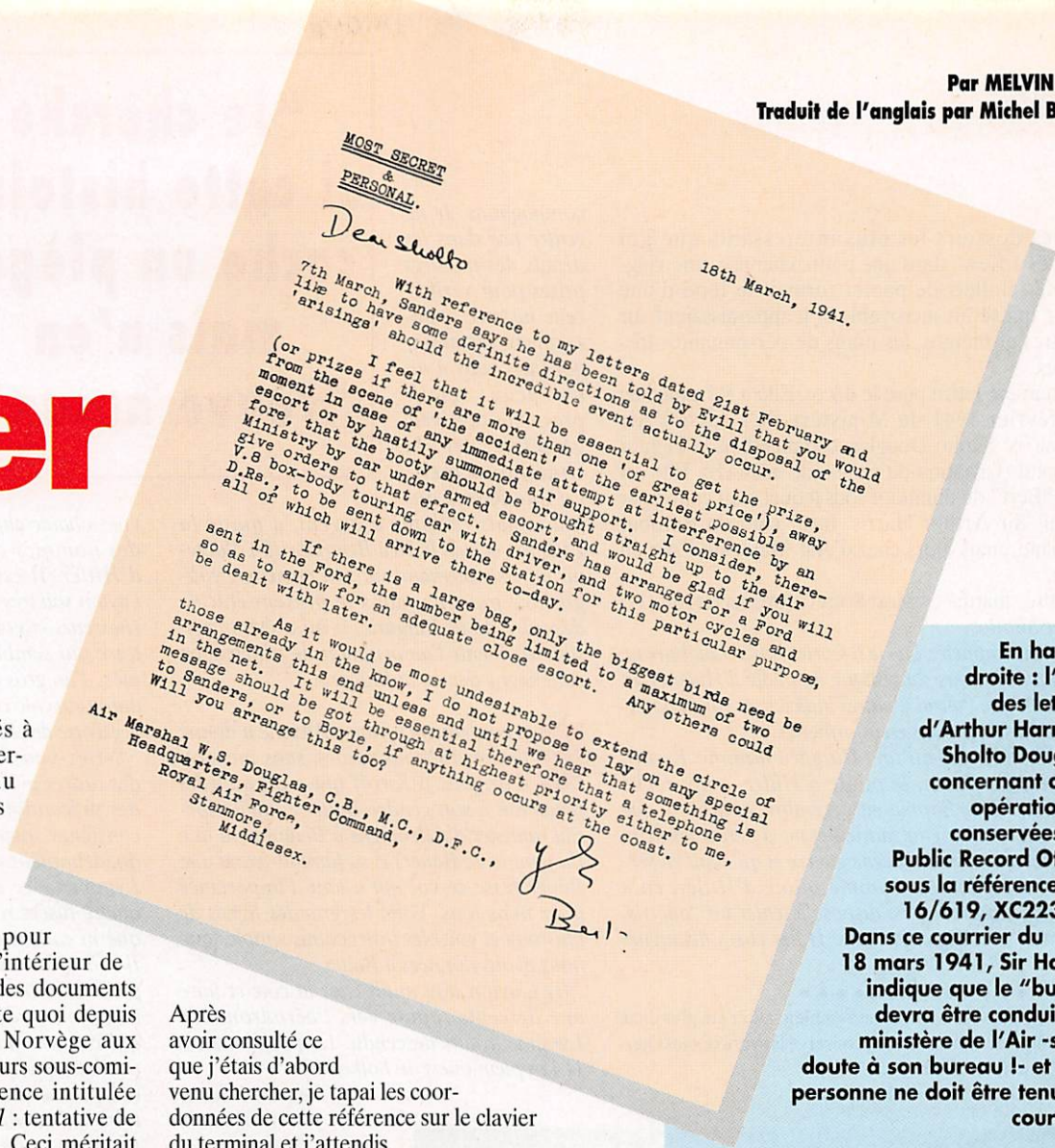


le Hitler

tité de documents archivés à Kew, il est inévitable que certains, classés presque au hasard, réapparaissent très rarement au jour. Pourtant certains peuvent se révéler très intéressants.

Il y a quelques années, pour patienter, je furetais à l'intérieur de l'index "Air 16". Parmi des documents concernant tout et n'importe quoi depuis les plans d'invasion de la Norvège aux minutes des réunions d'obscurs sous-comités, je découvris une référence intitulée *Attempt to abduct Hitler 1941* : tentative de déposition d'Hitler en 1941. Ceci méritait d'y voir de plus près.

Après avoir consulté ce que j'étais d'abord venu chercher, je tapai les coordonnées de cette référence sur le clavier du terminal et j'attendis. J'avais trouvé ce que je considère comme



En haut à droite : l'une des lettres d'Arthur Harris à Sholto Douglas concernant cette opération et conservées au Public Record Office sous la référence Air 16/619, XC22325.

Dans ce courrier du 18 mars 1941, Sir Harris indique que le "butin" devra être conduit au ministère de l'Air - sans doute à son bureau ! - et que personne ne doit être tenu au courant.



l'un des dossiers les plus intéressants que j'ai consultés à Kew : dans une petite chemise, une vingtaine de feuillets de papier formait le fond d'une histoire qui serait incroyable si n'apparaissaient sur les lettres et mémos, les noms de personnalités très connues.

La première lettre pose le décor. Elle a été expédiée le 19 février 1941 du Ministère de l'Air à l'Air Marshall W. Sholto Douglas, commandant le Fighter Command (l'aviation de chasse de la RAF). Elle est signée "Bert" du diminutif sous lequel était connu par ses amis Sir Arthur Harris, futur chef du Bomber Command, mais alors chef d'état Major de l'Air en second.

La lettre, marquée "Most Secret" (très secret) dit (1) : "Cher Sholto,

Vous vous rappelez que le 6 février, dans mon bureau, j'ai évoqué l'histoire fantastique du pilote d'Hitler et dit qu'aussitôt que j'aurai d'autres indications sur la possibilité de réussir, je vous en informerais.

La situation est qu'un Bulgare nommé Kiroff, beau-père de Bauer, le pilote d'Hitler, a approché notre Attaché de Sophia en décembre, et affirmé que Bauer, qui est d'origine autrichienne, a perdu ses deux frères aviateurs pendant cette guerre et qu'étant en service continuellement comme pilote d'Hitler, en a désormais "marre" et est disposé à tenter un "atterrissage forcé" en Angleterre avec Hitler et ses distingués

(1) Cette lettre et les suivantes semblent avoir été plus dictées esquées rédigées. Nous en avons conservé la syntaxe sans chercher à l'améliorer. NdT.



Sir Sholto Douglas le 18 juin 1942. Il commandait alors le Fighter Command, le commandement de la chasse de la RAF. Sans être le subordonné d'Arthur Harris, il n'en était pas non plus le supérieur. Air Ministry / Collection Aeroplane Monthly.

compagnons. Je ne rentre pas dans les détails des mesures prises pour vérifier cette histoire apparemment fantasmagorique, mais à un ou deux détails près, elle se révèle véritable, et la situation actuelle est que Kiroff qui

n'a jamais réclamé d'argent, a quitté la Bulgarie et était le 18 à Belgrade afin d'obtenir un visa allemand sur son passeport yougoslave puisque, dans le présent état de désordre de la Bulgarie, il lui a été impossible d'obtenir l'autorisation de pénétrer en Allemagne depuis la Bulgarie.

En conséquence, notre Attaché a donné des instructions écrites, sans mention d'origine, à Kiroff qui a dit qu'il les remettrait à son gendre Bauer et qu'il espérait ramener d'Allemagne à Belgrade sa fille (la femme de Bauer) et sa famille, avant que Bauer fasse ce vol qui a tant d'importance pour nous tous. Voilà les grandes lignes de l'histoire et voici les instructions simples que nous avons données à Bauer :

(i) L'avion doit approcher la côte et faire une descente rapide vers l'aérodrome de Lympne, trains descendu. La position est à 11 km plein ouest de Folkestone.

(ii) Le pilote devra tirer pas moins de quatre fusées rouges à 30 secondes d'intervalle quand approcheront les chasseurs britanniques.

(iii) Dès que l'avion sera posé, les moteurs seront coupés et mis hors service.

Nous avons pensé qu'il était sage de dire que nous ne pouvions donner d'instructions pour un atterrissage de nuit et nous considérons qu'il est improbable qu'Hitler voyage au-dessus de son pays de nuit. Vos précautions sont à prendre uniquement le jour et, sans doute, uniquement au voisinage de Lympne.

Les dernières informations que nous avons sont que l'avion d'Hitler serait un quadrimoteur Condor, et qu'il a été pratiquement annoncé par la presse allemande que Bauer a été spécialement félicité pour son dévoue-

"Je cherche si cette histoire cache un piège, mais n'en trouve aucun"

ment. Il a également été établi qu'Hitler vole habituellement avec Bauer au-dessus de territoires étrangers deux fois par mois, et jamais sans au moins un membre élevé de son état-major.

Normalement, il

vole à haute altitude et les copilotes sont plus des hommes de Bauer que des hommes d'Hitler. Il est possible, cependant, que l'avion soit très naturellement escorté par des chasseurs et vous vous souviendrez de l'histoire qui semble n'avoir jamais été confirmée, d'un gros avion quadrimoteur qui nous aurait survolé cet été avec une très importante escorte de chasseurs pour le protéger.

Seriez-vous assez aimable pour donner des ordres avec, pour des raisons évidentes, des précautions particulières pour que ces consignes soient bien observées, que si un quadrimoteur isolé est vu descendant vers Lympne avec son train descendu, et tirant quatre fusées rouges, il ne doit pas être attaqué ni canonné par vos défenses terrestres. Il existe, bien sûr, le danger d'une tentative pour bombarder l'aérodrome ou d'une attaque par des gaz ou une arme secrète quelconque qui immobiliserait l'aérodrome pendant quelques temps. Mais nous devons accepter ce risque, en espérant que cette histoire qui semble inimaginable puisse avoir une issue heureuse.

Il y a un risque évident, avant que la garde de l'aérodrome n'arrive, que les autres occupants de l'avion maîtrisent Bauer juste après l'atterrissage et fasse décoller l'avion de nouveau. Ceci impliquerait la nécessité d'instructions très spéciales aux défenseurs de l'aérodrome de Lympne afin qu'ils se prémunissent contre une telle action si un avion étranger venait à se poser. Un avion allemand s'est déjà posé par erreur sur un de nos terrains et on l'a laissé partir.

Pour des raisons de secret, il pourrait, si nécessaire, être laissé entendu que nous attendons un "déserteur allemand" qui pourrait se poser.

La nécessité vitale de confirmer cette histoire au plus petit nombre de personnes possible ne vous échappera pas et, en tout cas, il ne devrait être fait mention à quiconque des éventuels occupants de l'avions dont nous espérons l'arrivée sans l'attendre."

Le secret fut tel que Trafford Leigh-Mallory, commandant le Group 11 dont dépendait la zone de Lympne ne fut pas averti de l'arrivée possible de ces "VIP".

Douglas écrivit à Leigh-Mallory le 26 février pour lui dire :

"Il est possible que des équipages aviateurs ennemis tentent de désertir. En particulier, il y a raison de croire qu'un appareil quadrimoteur Condor piloté par un déserteur alle-

mand essaie de se poser à Lympne, de jour..." La lettre poursuit : " La chose doit être tenue secrète et divulguée seulement au Commandant de la base de Lympne", puis dit qu'il était "impossible de prévenir les chasseurs, en conséquence le Condor sera livré à lui-même". Le dernier paragraphe donnait instruction aux défenses de l'aérodrome de laisser atterrir tout avion isolé et de considérer les autres comme hostiles.

Le 26 février également, l'Air Vice-Marshal Arthur Harris confirma à Douglas qu'il avait donné des ordres au commandement antiaérien de mettre en place quatre canons légers à Lympne, qu'il était inquiet parce que la défense du terrain, confiée à des jeunes soldats relativement inexpérimentés, devrait être renforcée. Il ajouta aussi qu'aucune unité de chasseurs de la région ne serait avertie parce que sinon, il serait impossible de conserver l'opération secrète.

Leigh-Mallory reçut également une lettre de Douglas le 26 février qui l'informa que :

" Notre objectif est de :

(i) Nous assurer que nous nous rendons maîtres de l'avion et de l'équipage.

(ii) Préparer ceci avec un minimum de publicité, par précaution.

(iii) Prévenir toute exploitation d'un tel atterrissage par l'ennemi.

Les défenses du terrain ont été renouvelées et améliorées. Par exemple, il a été découvert que, tandis que l'aérodrome détenait 100 fusils, il n'y avait qu'un revolver, et ainsi, 12 autres ont été fournis qui seront beaucoup plus efficaces en combat rapproché. Quatre canons Bofor (antiaériens) sont également arrivés et installés, de sorte que deux servent contre les avions et deux à la fois en antiaérien et en défense terrestre, au cas où l'atterrissage serait un raid de commando plutôt qu'une défection."

L'Air Marshall Harris écrivit de nouveau à Douglas le 7 mars :

" Mon cher Sholto,

Depuis que je vous ai écrit le 21 février, notre ami bulgare Kiroff est allé à Belgrade et est maintenant rentré à Sofia, via Belgrade où il affirme qu'il a rencontré à Vienne son gendre, Bauer, a passé à Bauer nos instructions qui, selon Kiroff, ont été parfaitement comprises, et a reçu les informations complémentaires suivantes qui pourraient être ou n'être pas utiles :

1- Bauer a dit à son beau-père qu'il est toujours accompagné par trois avions qui se tiennent à distance considérable, à moins qu'il ne les appelle. Pour cette raison, il ne veut pas utiliser de fusées.

2- Il a, cependant, préparé des plaques métalliques jaunes marquées AB qu'il propose de larguer sur Lympne.

3- Il a demandé qu'une lumière rouge (probablement une balise) soit allumée sur le terrain.

4- Bauer dit qu'il vole très haut.

5- Les époques les plus probables sont le 25 mars et après, entre cinq et six heures ou



Sir Arthur Harris, commandant le Bomber Command. En 1941, alors qu'il était sous-chef d'état-major, il reconnaissait qu'il était difficile de croire que le pilote d'Hitler voulait livrer ce dernier aux Anglais. Mais on peut se demander si, justement, il n'y croyait pas un peu trop, rêvant à la gloire et aux honneurs qu'il pouvait en tirer ! Il est, en effet, très surprenant qu'il n'ait rien dit de l'opération à ses supérieurs. Photo Barratt, 15 mai 1942. Collection Aeroplane Monthly.

M O S T S E C R E T .

21st February, 1941.

Dear Sholto,

You will remember in my room on the 6th February, I mentioned the fantastic story of Hitler's pilot and said that directly we had any further indication that there was even a possibility of success, we would let you know.

fired at by the ground defences. There is a danger, of course, of some attempt to beat up the aerodrome or launch a gas attack or to produce some secret weapon which would immobilise the aerodrome for a period, but we must accept that risk and hope that the story that appears to be too fantastic for words, might have a fortunate outcome.

7. The vital necessity to confine this story to the smallest circle will be apparent to you and in any case I think there should be no mention to anybody of the possible occupants of the aircraft, whose arrival we hope for but do not expect.

*yh
Barratt*

Des extraits de la lettre du Général Sir Arthur Harris au Général Sir Sholto Douglas, citée au début de cet article. Au centre, il écrit que l'histoire paraît trop belle pour qu'on y croit. En bas, il recommande de ne rien dire à quiconque (le mot est souligné).



La base aérienne de Lympne, sur la côte sud de Grande Bretagne, le 15 août 1930. Il n'y a pas de pistes, mais un vaste champ d'Aviation. Flight / Aeroplane Monthly

16 et 18 heures.”

Harris ajoutait que : *“l'histoire semble si fantastique qu'on est tenté de chercher où est le piège, mais je n'en trouve aucun.”*

Le largage de quelques bouts de tôle jaune aurait-il suffi pour empêcher les défenses de la base de tirer sur l'avion ? La question demeure sans réponse. Il aurait, en tout cas, difficilement constitué un moyen d'identification.

Le 16 mars, les défenses étaient en place et Leigh-Mallory confirma à son chef Sholto Douglas, par une lettre du 17, qu'elles étaient satisfaisantes. A cette époque, l'on commença à penser à la manière d'évacuer les “invités” de l'aérodrome. Sir Arthur Harris envoya un autre message à Sholto Douglas le 18 en lui dictant comment les choses devaient se passer :

“Je pense qu'il est essentiel d'éloigner la prise (ou les prises s'il y en a plus d'une de grand prix), aussitôt que possible au cas où interviendraient une escorte ou des avions d'accompagnement appelés en toute hâte. Je considère, en conséquence, que le butin devra être conduit directement au Ministère de l'Air en automobile, sous escorte armée, et serais heureux que vous donniez des ordres à cet effet. Sanders [Air Commodore Sanders, Directeur des défenses terrestres] a prévu qu'une berline Ford V-8 avec chauffeur, et des motos et des motocyclistes seront envoyés vers la base pour cela, et devraient y arriver aujourd'hui.”

Si la pêche est bonne, seuls les plus gros poissons devront être conduits dans la Ford ; le nombre en est limité à un, maximum deux, afin de laisser la place à l'escorte rapprochée. On s'occupera des autres plus tard.

Comme il est hautement indésirable d'étendre le cercle de ceux qui sont dans le secret, je ne propose aucun préparatif de notre côté, jusqu'à ce que nous apprenions qu'il y a quelque chose dans le filet. Il est donc primordial qu'un message téléphonique puisse m'être adressé en toute priorité, à moi ou Sanders ou Boyle [Air Commodore Boyle, directeur de Renseignement], si quelque chose se produit sur la côte”.

Selon les consignes, Sholto Douglas, écrit à Leigh-Mallory le lendemain en lui donnant des instructions sur la procédure à suivre avec les “invités” s'ils arrivaient, mais sans lui dire qui ils étaient.

Le 25 mars se passa et aucun “Condor” n'approcha pour se poser à Lympne. Cependant, le journal de

la marche de la base raconte comment elle fut attaquée deux fois par cinq Messerschmitt 109 le 20 mars, et quatre le 24, qui mitraillèrent et bombardèrent sans faire de victime. Malgré les défenses, prêtes depuis le 17, les 109 s'enfuirent indemnes. Donc : ou bien les défenses étaient occupées à chercher un “Condor”, ou bien elles n'étaient pas assez efficaces et n'auraient pu traiter l'escorte de l'éventuel “Condor”.

Le 16 avril, les renforts de troupes affectés à la base furent rappelés et, à la mi-mai, il était clair que rien ne se produirait. Malgré la proposition de Leigh-Mallory de maintenir les dispositions prises jusqu'au 21 mai, tout fut annulé le 1^{er} juin. La Ford et les motos furent renvoyées au dépôt et l'aérodrome revint à la normale.

En 1987, après la mort de Rudolph Hess dans la prison de Spandau, le sujet de la venue des dirigeants du troisième Reich en Grande Bretagne revint d'actualité. Je mentionnai mon histoire à un ami ; il la fit passer au *Sunday Times* qui la publia. Avec des moyens d'investigation que je n'avais pas, l'hebdomadaire prit contact avec Bauer qui, à l'époque, vivait à Berlin. Bauer affirma qu'il n'avait jamais rien eu à voir avec la tentative de livrer Hitler aux Anglais, et qu'il n'avait jamais été marié à une femme nommée Kiroff. Comme il avait alors 90 ans et ne voulait plus parler de cette histoire, le *Sunday Times* n'insista pas, d'autant plus que dans son premier mémo à Sholto Douglas, Sir Harris affirmait que tout avait été vérifié à *“un ou deux détails près”*. Il est douteux qu'un de ces détails non vérifiés ait été la parenté entre Bauer et Kiroff, puisque toute l'histoire est basée sur celle-ci. Ou bien Bauer a caché la vérité, ou bien Kiroff a trompé son monde.

Bauer fut le pilote d'Hitler jusqu'à la fin de la guerre. Capturé, il passa dix ans dans les geôles soviétiques. Victime d'une infection, il fut amputé d'une jambe. Le *Sunday*

Times contacta aussi le secrétariat privé de Winston Churchill qui n'avait jamais entendu parlé de l'histoire en étant convaincu que Winston Churchill l'ignorait également. La lettre d'Harris, datée du 18 mars 1941, dans laquelle il exige la plus extrême discrétion jusque et y compris dans son propre état-major, signifie ou bien qu'il était extrêmement prudent - au cas où tout n'aurait été qu'un canular -, ou bien qu'il voulait s'attribuer tous les mérites d'une opération très spectaculaire, ce qui en dirait long sur sa personnalité forte dont les décisions à la tête du Bomber Command - notamment de raser des villes allemandes - sont encore aujourd'hui très contestées. Churchill était tenu informé de toutes sortes de plans qui n'étaient pas toujours insensés ; il aurait certainement voulu en savoir plus sur l'éventualité d'une opération aussi importante que la capture d'Hitler. Il n'est pas acquis du tout que cette dernière aurait permis de mettre un terme à la guerre ; elle aurait pu tout aussi bien la prolonger car Hitler était entouré de sbires qui ne rêvaient que de lui succéder. Pour cette raison, tenir Churchill et son cabinet dans l'ignorance était bien mal avisé.

Mais enfin, l'événement ne s'est pas produit. Pourtant les archives du Public Records Office attestent qu'il fut envisagé. Les défenses de Lympne ont bien été renforcées pendant quelques semaines en 1941. Leigh-Mallory inspecta la base à cette époque, peut-être pour contrôler ces défenses et en discuter avec le commandant. Celui-ci fut convoqué à Whitehall et Biggin Hill pour diverses réunions, à la même époque. Il est possible, mais pas prouvé, qu'elles eurent un rapport avec l'opération. Nous ne saurons jamais si Hitler a vraiment échappé à la capture...

Il n'empêche que l'on trouve dans les archives du Royaume-Uni est parfois incroyable !

“Il est hautement indésirable d'en dire trop sur cette affaire”

M.H.