

Léonard Revilliod
en mai 1944 dans
son uniforme
d'officier de la RAF.
Archives de la Royal Air Force.



ÉCLAIRAGE

LE DESTIN TRAGIQUE DE LÉONARD REVILLIOD

Suisse par son passeport et tchèque de cœur, le Genevois devient officier pilote de la Royal Air Force. Il a 22 ans lorsqu'il est tué en 1944 au-dessus d'une base aérienne des Hébrides.

Le 16 août 1944, deux bombardiers de la Royal Air Force entrent en collision au-dessus de la base aérienne de Tiree dans l'archipel des Hébrides. Il n'y a aucun survivant parmi les seize membres d'équipage des deux appareils. Au nombre des victimes, un Suisse, le *flying officer* Léonard Revilliod (1922-1944). À Londres, à Édimbourg ou à Prague, son nom figure en bonne place dans les registres et sur les monuments à la mémoire des aviateurs de la RAF tombés pendant la Seconde Guerre mondiale. En République tchèque, on sait généralement qu'il était le petit-fils de Tomas Masaryk, le président fondateur de la Tchécoslovaquie en 1918. Mais, en Suisse, la figure de Léonard Revilliod demeure méconnue. Pourtant, sa destinée renvoie aussi bien aux échanges historiques

entre la Suisse et la Tchécoslovaquie qu'à l'engagement des Helvètes dans des troupes étrangères.

Léonard Revilliod naît à Montreux en 1922. Il est le fils du médecin genevois Henri Revilliod et d'Olga Masaryk, la fille cadette de Tomas et de Charlotte Masaryk. En 1915, Tomas Masaryk et sa fille Olga, en exil à Genève, font la connaissance d'Henri Revilliod. Ce dernier devient le médecin de Tomas Masaryk et il l'est jusqu'en 1918, lorsque Masaryk est nommé président de la Tchécoslovaquie. Une année plus tard, Henri Revilliod épouse Olga Masaryk. Deux garçons naissent de cette union, Herbert en 1921 et Léonard en 1922. Désormais grand-père, le président de Tchécoslovaquie adule ses deux petits-fils romands.



En 1943, le terrain d'aviation de Tír na nÓg devient la base du 518^e escadron de reconnaissance météorologique.
Photo : Denis Dumoulin.



Un Halifax Mk V décolle de la base de Tír na nÓg. Collection particulière.

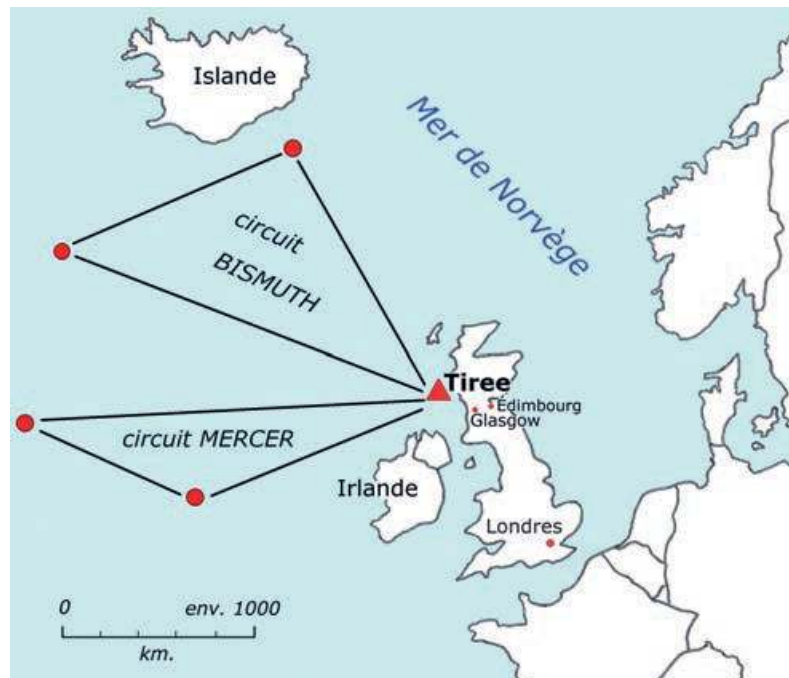
Chaque fois que ses obligations politiques l'amènent en Europe occidentale, il fait le détour par Genève, où la famille s'est établie en 1927. Par ailleurs, les Révilliod passent fréquemment leurs vacances en Tchécoslovaquie, dans les résidences présidentielles, notamment au château de Lány. À Genève, les deux frères auraient dû terminer leur scolarité au collège Calvin à la fin des années 1930. Mais les circonstances en décident autrement.

Les Revilliod sont bouleversés par la disparition de la Tchécoslovaquie, puis par le début des combats en Pologne. Cette émotion se mue en angoisse au printemps 1940, lorsque la *Wehrmacht* envahit le Benelux et le Nord de la France. Familles en fuite et soldats débandés affluent aux frontières de la Suisse romande. Les parents Revilliod craignent pour leurs deux garçons. Et Olga reçoit des appels pressants de son frère Jan, ministre des Affaires étrangères du gouvernement tchécoslovaque en exil, qui l'incite à le rejoindre à Londres. Le 19 mai, Madame Revilliod quitte la Suisse avec Herbert et Léonard, laissant provisoirement son mari à Genève. Olga et ses fils atteignent péniblement Southampton. À l'automne, ils s'installent à Édimbourg, où les garçons se présentent aux examens d'admission de l'université. Dès octobre 1940, Herbert et Léonard Revilliod suivent les cours de la Faculté de philosophie, l'aîné en langues modernes, en histoire et en littérature, le cadet en histoire, en droit international et en économie.

En juin 1942, Léonard Revilliod prend une décision radicale. Il s'engage comme volontaire étranger à la RAF. Le souvenir de son grand-père Masaryk, le sort de la Tchécoslovaquie occupée et l'enthousiasme des unités tchécoslovaques créées en Grande-Bretagne n'ont cessé de l'habiter. Il veut faire sa part dans cette guerre. L'Ambassade de Suisse à Londres ne manque pas de lui rappeler que sa démarche le mettrait en contravention avec le code pénal militaire et que, s'il doit revenir un jour au pays, il risque la prison.

LA RECONNAISSANCE MÉTÉOROLOGIQUE

Chaque équipage de Halifax comprenait un pilote, un copilote et six hommes. Les missions nocturnes débutaient vers minuit et duraient entre dix et douze heures. Deux circuits de reconnaissance aux noms de code MERCER et BISMUTH avaient été attribués au 518^e escadron. Les appareils mettaient d'abord le cap à l'ouest sur environ 2000 kilomètres. À trois paliers d'altitude, les mesures météo étaient relevées tous les 100 kilomètres environ. Visibilité horizontale et verticale, températures, précipitations, force et direction des vents, forme et dimensions des nuages, turbulences et givrage. Ces observations étaient répétées au retour. À intervalles réguliers, elles étaient transmises à la base par messages chiffrés.



Les deux circuits empruntés par le 518^e escadron de la RAF pour assurer les relevés météorologiques. Carte réalisée par Denis Dumoulin.

Léonard passe outre cet avertissement. Durant deux ans, il suit une formation militaire sur plusieurs bases aériennes britanniques. À plusieurs reprises et sans succès, il demande à être incorporé dans l'une des unités tchécoslovaques de la RAF. Avec le développement des opérations dans l'Atlantique, l'aviation côtière britannique a des besoins grandissants en ressources humaines et en matériel. Nombre d'escadrons de la RAF sont affectés à la protection des convois alliés contre les sous-marins allemands, au sauvetage en mer et à la reconnaissance météorologique. Pour être moins prestigieuse que les opérations de chasse ou de bombardement, cette mission est pourtant décisive. Elle permet de fournir aux Alliés les informations qui assurent en particulier le succès du débarquement de Normandie. Promu officier pilote en mars 1944, Léonard est affecté au 518^e escadron de reconnaissance météorologique sur la base de l'île de Tíríe.

Léonard Revilliod fait ainsi partie des 28 équipages qui, durant les deux dernières années de la guerre, sont engagés 24 heures sur 24. Le froid, la tension nerveuse, l'obscurité rendent ces vols particulièrement difficiles. Les équipages reviennent exténués. Quant aux avions, ils sont aussi très sollicités, au point qu'avant chaque mission on procède à de brefs vols pour s'assurer que les moteurs et les appareils de mesure fonctionnent après la révision du matin.

Le 16 août 1944, Léonard n'est pas de service. Il se porte volontaire pour remplacer un camarade malade, le copilote du *Halifax S*. Il décolle à 13 heures, pratiquement au même moment qu'un autre avion, le *Halifax M*. Vingt minutes plus tard, alors que le *Halifax S* reçoit l'autorisation d'atterrir et qu'il amorce sa descente, il se trouve nez à nez avec l'autre appareil qui surgit brusquement d'un nuage. En dépit de manœuvres désespérées pour éviter la collision, les deux bombardiers accrochent leurs ailes et explosent, dispersant des débris enflammés au sol et dans la mer.

Le 20 août, les seize victimes sont enterrées avec les honneurs au carré militaire du cimetière de Soroby. Les parents de Léonard, son frère Herbert et son oncle Jan assistent aux funérailles. Après la guerre, plusieurs familles font exhumer les dépouilles mortelles de leurs défunts pour les ramener dans leur patrie. La tombe de Léonard Revilliod, elle, reste à Soroby. Désormais, à chaque commémoration officielle, des Britanniques et des Tchèques rappellent la mémoire du Suisse Léonard Revilliod. •

Denis Dumoulin