

CLOSTERMANN

**FEUX
DU
CIEL**

FLAMMARION

FERNAND EMMEL

12, rue J. Origar - Lux.-Gare

FEUX DU CIEL

DU MÊME AUTEUR

Chez le même éditeur :

**LE GRAND CIRQUE, souvenirs d'un pilote de chasse français dans
la R.A.F., illustré de 55 héliogravures.**

PIERRE CLOSTERMANN

**FEUX
DU CIEL**

TRENTE ET UNE ILLUSTRATIONS HORS-TEXTE

« L'Aventure vécue »

FLAMMARION, ÉDITEUR
26, rue Racine, Paris

Il a été tiré de cet ouvrage :
deux cent soixante-quinze exemplaires sur papier chiffon
des Papeteries de Lana
dont deux cent cinquante numérotés de 1 à 250
et vingt-cinq numérotés de I à XXV,
mille deux cents exemplaires sur Beau Vélin
dont mille numérotés de 251 à 1250
et cent numérotés de XXVI à CXXV,
et cent exemplaires pour le Club Français des Bibliophiles
numérotés de C. F. B. 1 à C. F. B. 100.

Droits de traduction, de reproduction et d'adaptation
réservés pour tous les pays.

Copyright 1951, by ERNEST FLAMMARION.

Printed in France.

*A mes camarades aviateurs qui sont morts pour effacer
des fautes anciennes qui n'étaient pas les leurs.*

*A ceux qui auront peut-être à payer encore pour des
fautes nouvelles — et pourtant toujours les mêmes... — des
Grands qui ne veulent pas croire aux leçons du passé.*

Je vais mourir, Seigneur. Et j'ai donné mon sang. Et je ne reçois rien en échange. L'ennemi que j'ai étendu d'une balle au ventre avant qu'un autre ne le vengeât, je l'ai observé quand il mourait. Il me sembla qu'il s'accomplissait dans la mort, tout entier donné à ses croyances. Et sa mort fut payante. Quant à moi, pour avoir respecté la consigne qui était de mon caporal et non de quelqu'un d'autre dont l'enrichissement l'eût payé, je meurs avec dignité mais ennui.

Quant aux autres, ils s'étaient enfuis.

SAINT-EX. Citadelle.

AVANT-PROPOS

En 1946 j'ai commencé à réaliser un projet qui me tenait à cœur depuis 1940 : l'Histoire de la Guerre Aérienne.

J'ai remué des centaines et des milliers de documents provenant des archives de la Luftwaffe, de la Royal Air Force, des United States Navy et Army Air Forces. J'ai lu pratiquement toutes les traductions de documents japonais réunis par le Pentagone à Washington, tous les ouvrages publiés en Amérique, en France, en Angleterre, en Suisse, en Italie et en Espagne...

Déjà sont accumulés les fruits de quatre années de patientes recherches, et dans quelques mois — si les événements le permettent — cet ouvrage sera prêt.

Et c'est alors qu'arrivé presque au terme de ce travail, j'ai eu soudain conscience de l'orientation très grave imposée à l'historien de cette guerre par la forme même de la vaste documentation mise à sa disposition.

Après avoir tout dépouillé, classé, fiché, rédigé, je me suis aperçu que de toute cette somme d'exploits individuels, de courage, de sacrifices souvent anonymes d'hommes de toutes races et nationalités, il ne reste finalement qu'une masse de papiers, de cartes, de photos, de chiffres et de statistiques.

Les leçons humaines se perdent dans les leçons stratégiques.

Les mains habiles et les cœurs courageux disparaissent dans l'étude froide des matériels et de la technique.

Les grands élans s'effacent derrière les communiqués et les rapports d'opérations...

Et pourtant, au passage, que d'histoires sublimes, que d'énergie découvre l'historien entre les colonnes de chiffres de l'effroyable comptabilité de la guerre aérienne moderne :

Débit... Crédit... Avions perdus... Tonnes de bombes... Ennemis détruits... Navires coulés... Tués... Blessés... Disparus... Total... Année...

Du drame monstrueux de la guerre 1939-1945 ne sortira-t-il que des plans de machines et des cours d'organisation industrielle ?

Une telle hypothèse est révoltante !

Doit-on oublier que sous les tonnes de débris des villes dévastées ce sont des foyers qui ont été écrasés de bombes ?

Doit-on oublier que sous les ferrailles carbonisées et tordues des avions ce sont des chairs d'hommes qui ont brûlé ?

Ce sont des hommes qui en maniant ces chefs-d'œuvre de la technique ont souffert dans tous les cieux.

Ce sont des hommes qui sont morts dans d'atroces souffrances pour exécuter les plans stratégiques.

Ce sont des hommes qui se sont sacrifiés pour que d'autres puissent vivre.

Ce sont aussi des hommes qui sont passés par l'enfer pour racheter les fautes militaires et politiques des uns et sauver l'honneur des autres.

Est-ce en faisant étudier des graphiques ou des courbes de consommation que l'on fera détester la guerre et respecter ceux qui l'ont faite ?

Voilà pourquoi j'ai voulu, dès maintenant, faire connaître ces quelques histoires d'aviateurs, parmi des dizaines

de milliers d'autres qui se perdront dans les archives des ministères et les tiroirs des services historiques.

Elles ne sont ni plus belles ni plus extraordinaires que celles qui resteront inconnues.

Je les ai choisies un peu au hasard, tout simplement parce qu'elles sont typiques de certaines phases de la guerre et de certains terrains d'opérations.

Chacune de ces histoires donne l'ambiance particulière d'un aspect particulier de la guerre aérienne sous des latitudes et dans des circonstances diverses.

Elles n'ont en commun que le courage et l'idéal de ceux qui les ont vécues — elles démontrent surtout que, sous des formes variées, les hautes vertus de l'homme ne sont l'apanage spécial d'aucune nation.

PIERRE CLOSTERMANN.

Dans chacun de ces récits, j'ai tenu à décrire rapidement l'ensemble de la campagne où s'encadre l'action, pour que le lecteur la situe bien dans l'ambiance et la perspective de l'époque.

Comme, pour un grand nombre de lecteurs, certaines de ces campagnes — celle du Pacifique par exemple — ont été par la force des choses assez lointaines, j'ai cru devoir décrire ces personnages également importants que furent les appareils.

Pour un pilote, chaque avion a sa personnalité propre, et cette personnalité reflète toujours l'esprit de ceux qui l'ont construit et forme la mentalité de ceux qui les conduisent au combat.

Le Spitfire par exemple est typiquement britannique, sobre, représentant un parfait compromis entre toutes les qualités exigées d'un avion de chasse, défensif par excellence — mécanique raisonnable conçue par des ingénieurs d'une froide précision et construite par des ouvriers consciencieux. Le Spitfire marquait tellement ses pilotes, que lorsqu'ils étaient transférés sur d'autres types d'appareils, l'acclimatation était très difficile.

Les noms de certains avions resteront aussi dans l'histoire de l'aviation de guerre comme des classiques d'une époque.

La guerre 1914-1918 évoque irrésistiblement les Spads, les Breguet 14, les De Havilland DH 4, les Fokkers et les Gothas.

Ma génération, pensant à celle de 1939-1945, verra aussitôt le Spitfire, le Morane 406, le Stuka, le Messerschmitt, le Mosquito, le Yack, le Zero, la Forteresse et le Lightning avec ses deux queues.

Chacun de ces avions a son « curriculum-vitæ » de difficultés techniques, de déceptions, de succès, de tactiques imposées par sa conception, et surtout d'affection ou d'antipathie des utilisateurs...

CHAPITRE I

LE PRÉLUDE

Le 12 mai 1940, à Maëstricht

« ... Au cours de la nuit et en début de matinée l'ennemi a fait un effort important dans la région des Ardennes en direction de l'Ouest.

Les colonnes comportent des équipages de ponts. De nombreuses forces motorisées blindées sont en marche vers la Meuse venant respectivement de Dinan, Givet et Neufchâteau.

Ces colonnes sont certainement allemandes, elles ont pu être identifiées grâce aux chars.

Nos reconnaissances signalent en outre de fortes colonnes sur les routes suivant l'axe général de Maëstricht à Tongres... »

Synthèse Z.O.A.N., 12 mai 1940.

La tempête venue de l'Est étire sur les Flandres et sur le Nord le grand incendie de mai 1940.

Le cheminement des réfugiés heurte à contre-flot nos convois militaires enchevêtrés et déjà désorganisés qui montent pour contenir le flux de l'ennemi...

Et déjà, s'infiltrant par les fissures de nos montagnes, s'étalant dans les plaines, contournant les villes, poussant le fer et le feu dans le roulement des chenilles et la puanteur des diésels, rompant les écluses, les divisions blindées vont s'écouler sur la France.

Poussées vers l'ouest par l'irrésistible vent d'est, les longues traînées blanches de condensation zèbrent le ciel bleu du printemps, et sur la campagne verte s'allonge l'ombre des longues traînées de fumée noire de l'invasion.

Les hommes recroquevillés dans les fossés tendent leurs poings vers le ciel :

— Les salauds !...

Les salauds ce sont les Stukas qui dégringolent en avalanche. D'abord quelques points noirs là-haut en désordre, dans un grondement lointain, puis la longue file indienne spiralant, et enfin le crescendo des moteurs soulignant la sirène des bombes...

— W des ailes bardées de volets et de freins de piqué, perchées sur les deux fines pattes du train d'atterrissage, la

gueule du radiateur, — tout cela entre les deux yeux, dans un fracas de jugement dernier..

Les hommes restent pantelants, abrutis.

Quelques voitures brûlent sur la route, et parfois, d'un char B-2 retourné et impuissant, filtre une odeur de caoutchouc et de chair rôtie.

— Salauds !

Ce sont aussi ceux dont ils ne voient que l'aile à cocarde flamber au coin d'un champ... ce sont ceux qui se font massacrer très loin et très haut pour grignoter cette terreur qui coule sur les routes et croule du ciel sur leurs épaules.

Les longs Dorniers 17 glissent toujours vers l'ouest et, du ventre des Heinkels 111 en escadrons serrés, tombent les salves de bombes aux étranges pirouettes sonores qui écrasent les gares et les villages...

Au-dessus, le bourdonnement rageur des Messerschmitts 110 montant la garde et, tout autour, les zigzags des groupes de Messerschmitts 109 aux ventres jaunes et aux ailes carrées reniflant nerveusement les quatre coins du ciel.

Des croix noires, rien que des croix noires...

Et pourtant, à tous les carrefours des villages submergés par les blindés, sur les berges de la Meuse, perchés sur les piles des ponts détruits, s'installent les longs tubes de 37 mm braqués vers le ciel. Aux croisements des routes, les *halftracks* des *Fliegerabwerkkampf* prennent position, mettant en batterie leurs quadruples de 20 mm. Les casiers d'obus s'alignent sur les bas-côtés de la chaussée et, sur les talus, télémètres à l'épaule, les guetteurs inquiets veillent...

C'est à Maëstricht que le coup de bélier a été donné au départ. Les rues étroites de la petite ville hollandaise débordent du flot continu des chars et des camions s'éconlant le

long des quais de la Meuse jusqu'au pont de bateaux lancé par les sapeurs allemands à côté des charpentes effondrées du viaduc de la voie ferrée.

Toute cette masse de véhicules déferle sur les routes de Tongres et de Bilsen, et s'engouffre interminablement sur les ponts intacts du canal Albert à Weldwezelt et à Vroenhoven.

A quelques kilomètres au sud, le fort d'Eben-Emael, aux glacis couverts de parachutes multicolores et aux ouvrages couronnés de fumée, vient de succomber. Les défenseurs hagards sortent des casemates défoncées en trébuchant et dévalent vers la plaine au milieu des carcasses de planeurs, couverts par les mitraillettes des parachutistes ennemis...

Sur les eaux sombres du canal, les canots pneumatiques vides des sections spéciales d'assaut, descendent à la dérive.

Dans cet espace de quelques kilomètres carrés, délimité à l'ouest par le canal Albert — gigantesque et inutile fossé antichars —, au nord par la Meuse flanquée du canal de Maëstricht et au sud-est par la rivière Jaar qui serpente dans les prés inondés, sept Panzer-divisionen s'entassent...

Dirigés un par un sur les ponts qui n'ont pas sauté par les chefs de trafic routier de la Wehrmacht, couverts de sueur et de poussière, les chars et les auto-mitrailleuses à six roues traversent lentement en balançant leurs longues antennes de radio. Mais, à peine sur la terre ferme, dans un tonnerre d'échappements et labourant le macadam de leurs chenilles d'acier, les blindés accélèrent...

Ecrroulement des défenses inexpugnables —, déchirure de plans si sûrs et effondrement des dispositifs parfaits...

Et alors, pour retarder l'inévitable, nos avions d'assaut, de bombardement et de chasse sont cruellement lancés dans la fournaise, par petits paquets dérisoires. Qui donc les aura vus, dilués dans le ciel immense ?

Pauvres avions français partis dans les matins clairs de

mai 1940 et jamais revenus, cueillis au vol par les Messerschmitts ou happés au passage par la flak !

Oui, la flak. Car c'est déjà pour les pilotes le cauchemar de la D. C. A. automatique — petits canons aux longs tubes venimeux, crachant ces jets de perles d'acier qui fauchent les ailes et aveuglent — semée partout par les Allemands sur leur chemin.

Chaque bataillon allemand dépose au passage des renforts de flak. Les quadruples de 20 mm s'ancrent solidement entre les peupliers de la berge et de nouveaux affûts de 37 mm sont descendus des plates-formes des camions. Les servants en bras de chemise empilent les chargeurs et trébuchent sur les masses de douilles vides. Le centre d'observation est accroché à la haute cheminée d'une briqueterie, et, jumelles aux yeux, les chefs de batteries surveillent la vallée de la Meuse.

Tous les cinquante mètres, le long du canal, sur les quatre kilomètres qui séparent le pont de Vroenhoven de celui de Veldwezelt, il y a une pièce de flak...

Sous leur protection, les convois de camions défilent sans arrêt, chargés de troupes.

Que risquent-ils ? — la Luftwaffe est maîtresse du ciel, et les deux alertes précédentes l'ont prouvé (1).

(1) Les Fairey « Battles » belges de l'escadrille Hépécée, renforcée par l'escadrille Pierre décollent d'Aeltre, entre Gand et Bruges.

Les trois sections de trois appareils plongent au travers d'un effroyable barrage de flak et sont accrochées par les Messerschmitts de garde. Six avions sur les neuf sont abattus. Avec un courage sublime, deux pilotes — le capitaine Glorie et l'adjudant Delvigne — dont les bombes ne se sont pas décrochées au premier passage, reviennent une deuxième fois dans cette fournaise et s'écroulent en feu.

Les ponts sont encore intacts.

Quelques heures plus tard c'est la R. A. F. qui essaye.

Les huit Hurricanes du squadron N° 1 de la R. A. F., commandés par *squadron-leader* « Bull » Halahan vont tenter de déblayer le ciel des patrouilles de Messerschmitts, pendant que six Fairey Battles du *Bomber Command* essayeront de détruire au moins le pont de Weldwezelt.

Ils se heurtent aux Messerschmitts 109 d'Aix-la-Chapelle, d'Hehn,

Tout autour les champs sont semés de carcasses calcinées d'avions — ailes broyées, fuselages disloqués, lamentables débris d'aluminium cernés d'herbe morte, noircie par l'huile et le feu des réservoirs éventrés. Parfois, quelques sapeurs allemands creusent à la hâte une fosse où les pauvres corps disloqués des équipages sont couchés, enveloppés dans la soie de leurs parachutes...

Puis c'est encore la danse des fusées blanches d'alerte qui montent vers le ciel bleu, annonçant un nouveau sacrifice.

Coups de sifflet — klaxons aigres du *flug-alarm*.

Avant même que les avions soient en vue, les deux cents tubes de flak se redressent et ouvrent le feu — prodigieux roulement de tambour préluquant à l'exécution.

Des guirlandes de fumée courent le long des chemins de halage, et mille éblouissantes paraboles de traceurs de 20 mm. échafaudent une mosaïque d'éclatements noirs et gris.

Les véhicules se sont arrêtés — les soldats en feldgrau accrochés aux marchepieds tournent la tête et s'interrogent. Soudain les chauffeurs coupent le contact et sautent dans les fossés, les hommes s'agenouillent derrière les chenilles et les arbres...

d'Hohenbudberg, de Gladbach et de Vogelsand — plus de cent vingt avions de chasse de la Luftwaffe.

Le rendez-vous avec les bombardiers est à 9 h. 15. Il est 9 h. 12. Restent trois minutes pour ouvrir le chemin aux bombardiers. Les Hurricanes foncent avec une folle témérité. Coiffés par une meute furieuse de Messerschmitts, les Hurricanes se débattent héroïquement. Halahan dont l'avion explose en l'air ouvre son parachute au ras du canal, suivi par le *Flying-Officer* Lewis. Trois Me-109 sont détruits, mais les chasseurs de la R. A. F. succombent sous le nombre. Quatre autres sont descendus...

La diversion a cependant produit son effet, les six Fairey piquent droit dans la gueule de la flak, redressant à quelques mètres du pont. Trois bombes touchent — trois avions abattus. Le quatrième piloté par Flight-Lieutenant Garland, chef de la formation, s'écrase en plein milieu du tablier qui s'effondre dans une gerbe d'écume. Le cinquième tombe en vrille, une aile arrachée. Le sixième Battle rentrera quand même, escorté par les deux Hurricanes survivants.

Six avions surgissent, débouchant en coup de vent au ras des clochers en briques de Maëstricht. Rapides, gracieux — fuselages goutte d'eau en forme de têtard, suspendus à de fines ailes médianes — les Breguets 693 du groupe d'assaut 1/54 foncent, tirant de leurs moteurs Gnome et Rhône 14 mars les frêles dérives de direction tricolores haut perchées sur la profondeur...

Partant de l'ordonnance parfaite d'un échelon refusé sur la droite la formation éclate en éventail dans le crescendo déchirant de dix mille chevaux déchainés. Chaque avion monte en chandelle au travers des traceuses en chapelet, montrant clairement son matricule peint sur la carlingue grise, puis se rabat et pique à corps perdu, soute à bombes ouverte...

En tête, un moteur déjà en feu, le Breguet N° 49 largue ses six bombes légères qui ricochent et explosent au milieu des camions bâchés. Comète traînant une longue queue de flammes, il vire, et son pilote héroïque revient, prenant la route en enfilade sous le feu de son canon et de ses mitrailleuses fixes. Roulant d'une aile sur l'autre, désarmé, il déclenche et s'écrase dans une prodigieuse gerbe d'étincelles sur un groupe d'auto-mitrailleuses à croix noires qu'il broye sous le choc des six tonnes lancées à cinq cents à l'heure (1).

Le Breguet N° 21 (2) fait sa passe en survitesse, bombarde et plonge dans la tranchée du canal, au ras de l'eau, serré de près par les flocons noirs. Au passage il mitraille deux postes de flak dont les servants s'écroutent sur les affûts. Il s'échappe...

Le troisième avion attaque au travers des rubans incan-

(1) Le Breguet n° 49 était piloté par le lieutenant Delattre, pionnier de notre aviation d'assaut. Son mitrailleur était l'adjudant Di Matteo.

(2) Le Breguet n° 21 était piloté par le sous-lieutenant Gady — mitrailleur sergent Cabanet.

descentes qui rayent le ciel. Les canons de D. C. A. haletant accompagnent sa trajectoire de mille débris mortels. Mêlées au fracas des explosions de bombes et au rugissement des moteurs, quatre déflagrations sèches sonnent, métalliques — quatre impacts sur les ailes fines, quatre filets de fumée. Le Breguet N° 10 (1) s'allume aussitôt comme une torche.

Le pilote coupe les gaz, baisse ses volets, glisse brutalement et se pose train rentré, avec un froissement de tôles, dans un pré marécageux...

Il y a une accalmie dans le barrage de flak — les servants indécis se retournent. Une nouvelle section de trois Breguets qui a feinté vers Tongres, revient perpendiculairement aux colonnes ennemies embouteillées, si bas qu'ils semblent glisser à plat ventre d'une prairie à l'autre...

Les Breguets N° 7, N° 9 et N° 4 profitent de ce flottement, se faufilent entre les arbres, bombardent et mitraillent et sautent le rideau de peupliers — mais la flak a quand même gagné, car deux d'entre eux tirent sous leur fuselage un lourd panache de fumée noire... (2)

Les nouveaux venus sont pris au filet de traceuses aux mailles impénétrables. Les ailes du Breguet N° 14 (3) sont déchiquetées, et l'avion déséquilibré, ailerons arrachés fauche les arbres qui bordent la route, rebondit et percute dans un nuage de poussière vite ourlé de flammes...

Le N° 19, un torrent de feu long de vingt mètres coulant de ses réservoirs crevés cabre soudain, plein gaz et deux silhouettes sombres se détachent de la cabine en virevoltant

(1) Le Breguet n° 10 — pilote adjudant-chef Richard, mitrailleur adjudant-chef Renaudie.

(2) Les Breguets n°s 7, 9 et 4 — pilotes Henry, Goyer et Boulanger, mitrailleurs Besson-Guyard, Turpin et Roux — ont été tous les trois abattus par la flak de Tongres quelques minutes plus tard.

(3) Le Breguet n° 14 était piloté par le commandant Plou, commandant le 1/54.

— deux parachutes s'épanouissent, cloués sur place, tandis que l'avion s'engage en vrille (1).

Le dernier des Breguets — le N° 22 — moteurs en surpression, limiteurs de puissance débrayés, se lance à son tour, désespérément, ceinturé par les traceurs multicolores qui claquent leurs coups de fouet sous son fuselage. Il sème ses bombes en diagonale sur un parc de tracteurs d'artillerie. Touché, le Breguet vacille et des débris d'aluminium arrachés par les balles voltigent dans son sillage, mais il passe quand même par miracle, et s'évanouit dans la fumée épaisse des incendies qui font rage le long de la route... (2)

C'est fini.

Sur la chaussée une centaine de véhicules flambent, et leur essence en feu ronge le goudron.

Le ciel est moucheté de grappes denses d'éclatements et zébré de traînées grises de traceuses.

De Tongres parvient assourdi, au milieu du grondement des moteurs de la colonne qui démarre, le crépitement de la flak qui s'acharne au passage sur le Breguet survivant...

Et les chars, et les camions s'ébranlent à nouveau, masse irrésistible.

Huit avions pour quatre minutes de répit !

La flak reste sur place, et le sacrifice continue (3)...

Après les Breguets ce seront les Lioré et Olivier 45, tandis que nos Curtiss, nos Dewoitines et nos Moranes s'accrochent aux Dorniers et mordent dans la chair de la Luft-

(1) Le Breguet n° 19 était piloté par le lieutenant Leleu.

(2) Le Breguet n° 22 était piloté par le lieutenant Blondet.

(3) Au cours de l'après-midi la Royal Air Force succédant à nos héroïques avions d'assaut du groupe 1/54 fit un nouvel effort pour enrayer l'avalanche des blindés ennemis de Maëstricht. Réunissant toutes ses forces disponibles de bombardiers Fairey Battles, elle les envoya dans la fournaise. Soixante-sept avions partirent — trente et un devaient seulement revenir, si gravement endommagés pour la plupart, qu'ils ne purent regagner l'Angleterre par leurs propres moyens.

waffe. Les Messerschmitts dansent quand même leur ronde de mort dans notre ciel.

Mille victoires aériennes, mais aussi cinq cents pilotes massacrés parce qu'ils étaient trop peu et qu'il était trop tard !

Le feu a sauté d'un ciel à l'autre — des plaines ocres de la Pologne aux Vosges vertes, de la suie de Londres aux neiges de la Russie et de l'azur du Pacifique aux glaces de l'Alaska...

Trop peu — trop tard !

CHAPITRE II

BATAAN

« Pas assez, trop tard. »

Le drame de la France et des Pays-Bas, drame du complexe de supériorité, de l'improvisation, de la suffisance, du désordre administratif, de l'imprévoyance devait se répéter pour les Américains quand le Japon attaqua le 7 décembre 1941.

Là encore, les économies de bouts de chandelle alors que le spectre de la guerre est dressé très haut sur l'horizon, l'espoir d'un apaisement problématique au prix de toutes les concessions, les conceptions tactiques et stratégiques périmées, devaient coûter cher en sang et en sacrifices inutiles.

Heureusement pour les Etats-Unis — tout comme il y eut la Manche pour l'Angleterre — il y avait le Pacifique, le grand Océan Pacifique, entre leurs territoires, leurs usines, leurs habitants, et l'Empire du Soleil Levant.

Nous Français nous n'avions que le Rhin et la Meuse...

Le désastre de Pearl Harbour qui a fait l'objet du plus gigantesque Conseil de guerre de l'Histoire — plus de vingt mille pages de procès verbaux — mérite à lui seul une étude complète... Le mystère des codes japonais, de la connaissance préalable des plans ennemis par le président Roosevelt et de toutes ces affaires de la Maison Blanche sera bien un jour révélé.

Ce n'est pas l'objet de cette histoire, mais cependant certains aspects de cette opération japonaise ainsi que l'historique rapide des batailles aériennes des Philippines doivent être relatés pour bien suivre l'admirable épopée du 24^{ème} Groupe-ment de chasse de l'U.S. Air Force à Bataan, de Noël 1941 à fin mars 1942.

PEARL HARBOUR

7 décembre 1941.

C'est le dimanche matin, 7 décembre 1941 — premier dimanche après la paye des soldats, des aviateurs et des marins de la base.

Toute la nuit, les dancings et les bars de Pearl Harbour ont refusé du monde...

La Flotte est rentrée la veille — sauf les porte-avions — et au travers d'Hawaï c'est la fête foraine et la foire habituelle du premier samedi du mois.

Rares sont les hommes debout à 3 h. 45 — sauf ceux qui déambulent en retournant au mess dans les rues, et ceux qui continuent à jouer au poker dans les clubs.

Pourtant, dans une tente montée au flanc d'une petite colline dominant la mer couverte de brume, un réveil-matin sonne...

Le caporal technicien de troisième classe Joe Lockard et le soldat George Elliot sortent en grognant des couvertures humides de rosée, et après une toilette rapide vont prendre leur poste dans la fraîcheur matinale.

A côté de leur tente, il y a une grande remorque carrée, toute en acier, dont les fenêtres étroites sont grillagées.

Sur le toit, couverte d'une housse de toile que les hommes enlèvent avec précautions, une grande antenne parabolique en forme de panier à salade.

C'est un des trois radars de recherche SCR 270-B arrivés d'Angleterre — personne n'a grande confiance en cette bizarre mécanique anglaise...

Joe Lockard, radio amateur fanatique avant d'être mobilisé était le seul — ou tout au moins un des rares — pour qui l'appareil n'avait presque plus de mystère.

Les radars étaient arrivés en juillet, et avaient été mis en marche de façon continue du 10 novembre au 3 décembre au cours de la première alerte renforcée. Maniés par des mains peu expertes ils avaient commencé à se dérégler, et il n'y avait que trois tubes cathodiques de rechange...

Le commandement avait décidé de ne les utiliser qu'à partir d'une heure avant l'aube jusqu'à une heure après le lever du soleil — soit de quatre à sept heures du matin.

Ce n'était pas gai d'être de service dans ce coin perdu et dans ces conditions alors que les copains avaient toutes les boîtes de nuit d'Hawaï et les belles casernes à air conditionné à leur disposition...

Lentement, le radar branché chauffe, et Lockard surveille la danse hypnotisante de l'oscilloscope. Il trace une carte des interférences permanentes qu'il doit remettre à la prochaine inspection hebdomadaire... si l'officier n'oublie pas de la faire...

De temps en temps, Elliot demande si enfin il y a des échos visibles dans l'appareil.

Lockard ne répond même plus — des échos ? — quels échos ? jamais d'avions en l'air donc jamais d'échos. Sur-tout un dimanche !

Et, dissipant la brume, le soleil radieux se lève, sur l'île fleurie et paisible.

A 6 h. 45, Lockard voit soudain apparaître un écho très

faible, tout en haut, à l'extrême marge de son écran. Azimut 330°...

A 6 h. 55 l'écho qui semble zigzaguer lentement, revenir sur ses pas puis repartir vers le nord, se précise un instant.

Lockard, sans prévenir Elliot qui s'occupe du générateur à l'extérieur de la cabine, appelle le Centre de Contrôle par le standard téléphonique normal. Après cinq minutes d'attente on lui passe un officier de garde qui prend la chose d'assez haut et le prie vertement de se mêler de ce qui le regarde...

Par acquit de conscience, Lockard note les trajectoires et les horaires.

A 6 h. 58 l'écho toujours faible disparaît.

A 7 heures, selon les instructions, Lockard stoppe l'instrument, ferme soigneusement la remorque.

Les deux hommes commencent à attendre le véhicule qui doit les ramener au mess pour le breakfast, quand le téléphone sonne. C'est pour les prévenir qu'il ne viendra les chercher qu'à sept heures et demie...

Lockard furieux, n'ayant rien à faire, retourne à son appareil de radar, le remet en marche tandis qu'Elliot dans un coin, cire ses chaussures.

Il est 7 h. 02.

— Eh, George ! Viens vite !

Elliot se précipite.

— Regarde !

Quel miracle. Pour la première fois depuis qu'ils s'occupent de ce maudit SCR 270-B, depuis trois mois, apparaît un écho bien défini, indiscutable.

L'écho énorme, vert translucide, avance vite vers le sud, vers Hawaï.

— Marque !

Elliot place vite sur la carte une feuille circulaire de

papier quadrillé transparent, en pique le centre avec une épingle sur l'emplacement de leur station, et se prépare à noter les indications.

— 7 h. 02 — pointe à 136 — c'est là qu'ils étaient quand je les ai vus pour la première fois.

Ce sont probablement, pense Elliot, des avions de la Marine ramenant d'un porte-avions en manœuvres au large, des officiers désireux de passer un dimanche en famille.

Et pourtant, c'est généralement au sud de l'île qu'ils font leurs exercices d'appointement...

— Marque encore : 7 h. 04 — 132.

Elliot fait un bref calcul avec l'aide d'une règle spéciale — les échos ne vont pas vite, à peine trois cent soixante kilomètres à l'heure.

Lockard, tout en gardant les yeux fixés sur le feu follet qui frétille sur l'écran, hésite — il va encore se faire sortir comme tout à l'heure — puis décroche cette fois le téléphone spécial pour messages urgents qui communique directement avec le Contrôle de Fort Shafter.

Ce n'est qu'après en avoir tourné furieusement pendant plusieurs minutes la manivelle d'appel, qu'il entend décrocher. Il reconnaît la voix.

— Hullo Mac Donald ? — C'est toi Joe ?

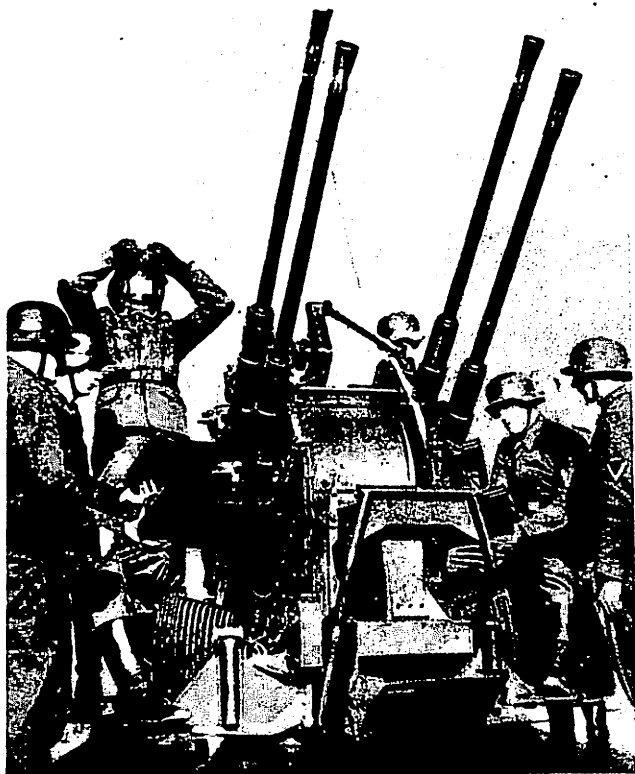
— Oui.

— Ici c'est Lockard, d'Opona Station. Trouve-moi quelqu'un au centre de contrôle, c'est très important.

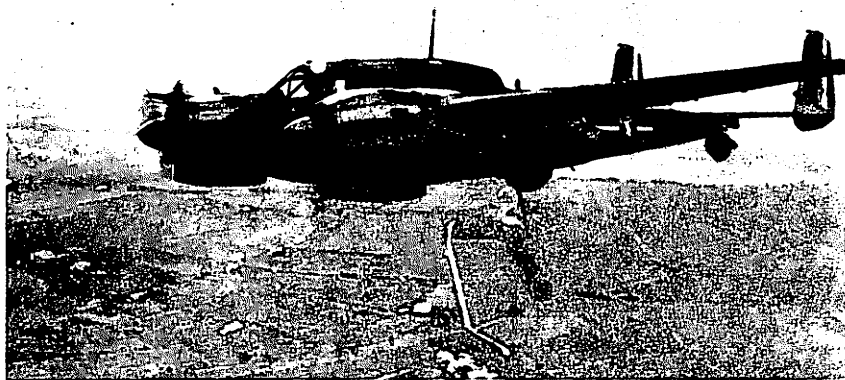
— Mais mon vieux, il n'y a plus personne. La boutique ferme à sept heures et tu le sais bien.

— Ecoute Mac Donald, trouve-moi un officier, sois bon camarade, n'importe lequel, mais trouve-m'en un.

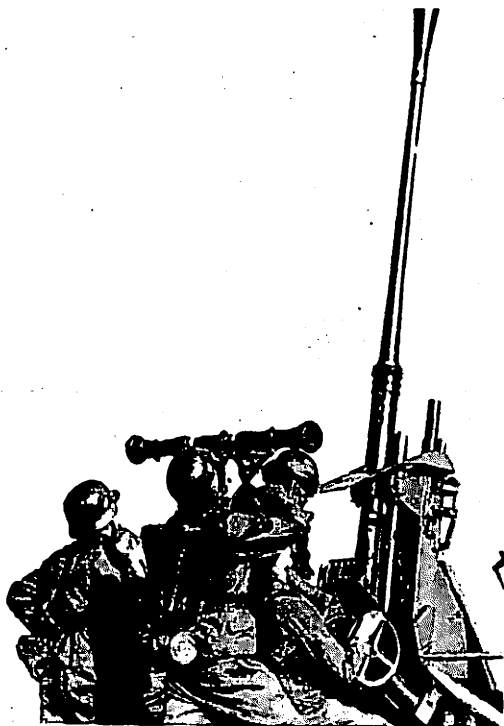
Il y a trois minutes de silence dans le récepteur, pendant que sur l'écran de radar, les échos grandissent et se fractionnent en se rapprochant.



LES QUADRUPLES
DE 20 MM. ANCRÉS SUR LES BERGES DU CANAL.



« RAPIDES, GRACIEUX, FUSELAGE GOUTTE D'EAU EN FORME DE TÊTARD... »
(*Le 12 mai 1940, p. 20.*)



LES GUETTEURS DES CANONS DE 37 MM.,
TÉLÉMÈTRES AUX ÉPAULES.



« J'ignorais ce qu'il était devenu après la guerre, et c'est par hasard qu'une photo publiée dans un magazine français — *Images du monde* du 3 juin 1948 — me tomba entre les mains. Elle représentait les débris carbonisés, encore fumants, d'un avion, et ce n'est qu'après avoir lu la légende que je compris. J'en avais presque les larmes aux yeux. »
(*Une journée à Malte*, p. 77.)

Puis une voix sèche répond au téléphone.

— Allô ? — ici le lieutenant Tyler, officier de jour.

— Mon lieutenant, ici c'est le SCR d'Opona, Lockard. J'ai décelé une formation importante d'avions arrivant sur Hawaï — à 7 h. 02 ils étaient à une distance de 136 miles, sur un azimut variant de 0 à 10°.

— Hum. — La voix est devenue perplexe et impatiente à la fois. Je vois. Bon, ne vous en faites pas, c'est O. K. L'officier de jour a raccroché.

A 7 h. 28 les signes se perdent dans la frange des échos permanents de l'appareil. La formation d'avions n'est plus qu'à vingt-deux miles de distance.

A 7 h. 30, le camion emporte Elliot et Lockard, mais il est écrit qu'ils ne réussiront pas à avoir leur breakfast ce matin.

A 7 h. 57, du balcon vitré de la haute tour de contrôle de l'aérodrome d'Hickham, dominant la base navale, le colonel Bertholf qui s'inquiétait de l'arrivée de ses seize Forteresses volantes venant de San Francisco, sursaute soudain. Dans ses jumelles, une fine et longue colonne de points noirs — une caravane d'avions — approche de Kanaï. Il y en a une cinquantaine, tous monomoteurs.

Le colonel se retourne vers le contrôleur et lui demande si ce sont des avions de la Marine. Sans même lever la tête celui-ci lui répond que c'est peu probable, si tôt, un dimanche matin.

Quelques instants plus tard, les avions en file indienne commencent à piquer un par un sur Pearl Harbour, et des gerbes d'écume surgissent entre les tripodes des navires de ligne serrés les uns contre les autres, impuissants à leurs corps morts.

Ce sont les Japonais ! (1)

(1) En plus de l'information du radar, deux autres faits auraient dû

*
**

A 6 heures du matin, le vice-amiral C. Nagumo — commandant la première flotte aérienne chargée de l'attaque de Pearl Harbour — avait fait hisser au grand mât du porte-avions *Akagi* le pavillon « Z ». C'était le pavillon original déployé par Togo à Tsushima en 1905 lorsqu'il remporta la première grande bataille navale des temps modernes, transporté à bord du navire amiral dans un cofret de laque et d'or.

Z — attaquez !

Pour remplir sa mission, Nagumo avait sous ses ordres six porte-avions protégés par neuf torpilleurs, deux croiseurs lourds et deux cuirassés.

Ses six porte-avions aux noms romantiques étaient :

l'*Akagi* (Château Rouge), le *Shokaku* (La Grue ascendante), le *Zuikaku* (la Grue heureuse), le *Kaga* (Joie grandissante), le *Soryu* (Dragon vert) et l'*Hiryu* (Dragon volant).

Le navigateur en chef de l'escadre s'était surpassé, malgré le mauvais temps qui l'avait empêché de vérifier par navigation astro ses caps et ses horaires. Pourtant, à la minute dite, le point de lancement prévu — lat. 26° N., long. 158° O. — était atteint.

alerter Pearl Harbour. A 6 h. 5r un sous-marin de poche japonais était coulé alors qu'il venait de franchir la passe, par le destroyer *Ward*, qui le signala aussitôt. A 6 h. 53 les services d'écoute du porte-avions *Enterprise* entendaient le pilote d'un de ses avions de patrouille envoyés à Ford Island, l'enseigne Manoel Gonzales, hurler : « Ne tirez pas, je suis Américain. Ciel. »

Les Zeros étaient en train de le descendre.

Malheureusement personne ne commandait à Pearl. L'amiral Stark et le général Short se surveillaient jalousement, partageaient entre eux les avions de la Marine et de l'Armée, chacun voulant toujours obliger l'autre à remplir les corvées...

La première vague lancée comprenait quatre-vingt-dix Kates (quarante équipés de torpilles spéciales à l'oxygène, et les autres de bombes de 500 kilos) ; cinquante Vals de bombardement en piqué, le tout escorté par cinquante Zeros. Cette première escadre fut chargée du travail principal, c'est-à-dire de couler la flotte de bataille américaine.

La deuxième vague, chargée de neutraliser les aérodromes, comprenait cinquante Kates, quatre-vingts Vals et quarante Zeros.

A 7 h. 56 la guerre commençait entre les Etats-Unis et le Japon.

*
**

Au club des officiers de la grande base aérienne de Wheeler, une partie de poker se termine.

La veille au soir — samedi 6 décembre — il y a eu un dîner dansant, et à partir de une heure du matin, alors que les invités regagnaient leur domicile, le jeu a commencé.

A six heures du matin, seule une table continue à fonctionner, et une demi-heure plus tard, deux jeunes lieutenants d'aviation, nettoyés jusqu'à leur dernier centime par trois officiers de marine, sortent pour prendre un peu l'air.

Que faire, si tôt, un dimanche matin ?

Les lieutenants Welsh et Taylor ont la tête lourde d'alcool et de fumée de cigarettes. Ils se décident pour un bain de mer revigorant suivi de quelques heures de sommeil sur le sable chaud de la plage d'Haleiwa, bordant leur aérodrome...

Leur voiture est la seule qui reste dans le parc à autos. Devant eux s'étendent les pistes de Wheeler couvertes d'avions. Ils admirent un instant les soixante-quinze magnifiques Curtiss P.40 tout neufs, à peine sortis de leurs caisses, parqués nez contre nez et aile dans l'aile pour pré-

venir les sabotages possibles d'agents japonais. Devant les appareils, deux sentinelles font les cent pas.

Au moment où Taylor referme la portière de la Ford qu'ils ont achetée d'occasion et fait peindre en orange vif — ils sont jeunes... — une formation d'avions débouche en trombe au-dessus des hangars, dans un tonnerre d'explosions de bombes...

Pendant une fraction de seconde les deux garçons restent paralysés — surprise vite dissipée quand l'asphalte de la route commence à voler en éclats devant leur capot sous une rafale de balles...

Ce n'est qu'alors qu'ils voient sur les ailes elliptiques d'un des avions — un petit monoplan trapu, à train d'atterrissage fixe — les disques rouges japonais.

— Bon Dieu, les Japs ! — c'est un 97 de bombardement en piqué !

Un coup de marche arrière brutal pour placer la voiture à l'abri de la véranda du club — un saut dans le hall jusqu'au téléphone tandis que les balles font éclater les tuiles, et Welsh appelle son escadrille :

— Faites préparer deux P.40 — le mien et celui de Taylor. Armez-les — mais je ne plaisante pas, les Japs sont là ! Vite.

Il raccroche, bouscule les servants du mess apeurés qui se dissimulent derrière les fauteuils, trébuche sur un corps allongé, et bondit dans sa voiture...

Accélérateur à fond, maudissant la malencontreuse idée qu'il a eue de peindre sa voiture d'une couleur aussi voyante, Welsh file à cent trente à l'heure sur la route tortueuse heureusement vide. Les quelques véhicules qu'ils rencontrent sont arrêtés et leurs occupants prudemment allongés dans les fossés — y compris la police routière sans doute, car ils aperçoivent trois motos rouges abandonnées contre les poteaux télégraphiques... pas de procès verbal

à craindre pour excès de vitesse, et les virages sont pris sur les chapeaux de roues...

Les quatorze kilomètres sont parcourus en moins de dix minutes, au cours desquelles les Japonais les mitraillent — et les manquent — trois fois.

Coup de frein violent, embardée sur l'herbe humide d'Haleiwa, et ils courent vers leurs avions. Les mécaniciens sautent du cockpit, les moteurs tournent déjà, et un soldat arrive en trébuchant sous le poids de leurs deux parachutes, portant aussi leurs casques et leurs gants...

Une minute plus tard les deux Curtiss décollent en formation encadrée et s'engouffrent dans des nuages bas qui viennent de la mer...

Haleiwa, niché tout au nord de l'île, dans un creux de montagne du littoral, couvert par une providentielle couche de nuages 6/10°, avait échappé par miracle aux Vals et aux Zeros attirés surtout par les incendies gigantesques de Pearl Harbour et de Hickham Field au sud. Il est vrai que les Japonais bien renseignés savaient que ce n'était là qu'une minuscule base d'entraînement, où les avions ne venaient que pour des exercices de tir. En fait, le squadron 47, avec ses quatre P.36 et quatorze P.40 n'y était que depuis quelques jours.

En tout et pour tout, sept chasseurs américains — et toujours sur initiative personnelle comme pour Welsh et Taylor — devaient réussir à décoller et intercepter. Ils abattirent entre eux douze avions japonais par surprise — Welsh à lui seul en détruisit quatre. Mais, chaque fois qu'au lieu des Vals 97, ils rencontrèrent des Zeros, chaque fois les Curtiss américains furent dominés. Les lieutenants Cristiansen, Whiteman, Bishop, Gordon Sterling, Dains et finalement le lieutenant Taylor, l'ami de Welsh furent ainsi descendus.

Le lieutenant Welsh, qui réussit à survivre aux Zeros et aussi aux menaces de conseil de guerre pour avoir décollé sans ordres, reçut la Distinguished Service Cross, quinze jours après. Plus tard, quand les rapports furent examinés à Washington, et que le général Arnold vit que Welsh avait décollé à trois reprises, dont la dernière quand il fut descendu et obligé de sauter en parachute, avec seulement deux mitrailleuses chargées sur quatre, il le proposa pour la Médaille d'honneur du Congrès.

Le commandement Air de Pearl Harbour s'y opposa — toujours parce qu'il avait décollé sans ordres — et finalement, quand deux ans plus tard cette haute décoration lui fut décernée, il venait d'être tué trois jours auparavant au-dessus de Wewack par des Zeros...

A 10 h. 15, le 7 décembre, le feu cessa à Hawaï.

Les responsables de la défense de l'île préparèrent leur bilan, sachant que des comptes leur seraient demandés, et aussi que, selon la bonne règle, des boucs émissaires seraient livrés à la fureur de l'opinion publique.

Sur les huit cuirassés de la Marine présents, cinq étaient coulés et trois très gravement endommagés.

A Kanehoe, base aéronavale, sur trente-six gros hydravions bi-moteurs de croisière PBY Catalina, vingt-sept étaient détruits, six gravement endommagés et pratiquement irréparables. Seuls, les trois appareils qui se trouvaient à l'heure de l'attaque en patrouille au sud de l'île échappèrent.

A Ewa, base aéronavale, se trouvaient onze chasseurs Wildcat, trente-deux avions d'observation et six avions de transport. Quinze Zeros mitraillant, détruisaient en quatre minutes, les uns après les autres, neuf chasseurs, dix-huit avions d'observation et les six avions de transport DC-3.

L'aviation militaire (U. S. Army Air Forces) avait en compte, à sept heures du matin, deux cent vingt et un

bons avions de guerre, dispersés sur trois aérodromes principaux — Hickham, Wheeler et Bellows Field — et le petit terrain de secours d'Haleiwa.

Trois heures plus tard elle avait perdu :

Huit B-17 Forteresses volantes, vingt-deux B-18 et sept A-20 de bombardement. Ce qui était particulièrement grave, tous ses chasseurs étaient détruits : soixante-deux P.40 B, onze P.40 C, vingt-trois P.36 et neuf P.26.

Tous les avions rescapés, de la Marine comme de l'Armée, étaient de plus, sans exception, endommagés !...

Les Japonais avaient perdu neuf avions de la première vague et vingt et un de la seconde, soit une perte de trente avions pour mettre hors de combat 75 % de la totalité des Forces aériennes et navales américaines du Pacifique.

Si le résultat recherché à la Maison Blanche était de secouer de son indifférence le peuple américain, les résultats dépassaient assez largement les expectatives les plus optimistes...

Quelques heures après avoir frappé à Pearl Harbour, à l'autre extrémité du Pacifique, les Japonais se lançaient avec une irrésistible férocité sur les Philippines et Singapour.

Là, encore, ils avaient calmement fait leurs préparatifs au milieu de la somnolence générale.

A deux reprises, les 24 et 25 novembre, cyniquement, en plein jour, deux avions de reconnaissance japonais avaient photographié à sept mille mètres d'altitude tous les aérodromes américains des Philippines.

L'interprétation des photos, révélant la présence d'à peine trois cents avions américains au lieu des neuf cents prévus, allégera considérablement les inquiétudes de l'amiral Tsukahara, commandant la 11^e Flotte aérienne impériale chargée de ces opérations. Et, s'il avait pu savoir

quels avions — et dans quel état — il allait affronter, c'est d'un cœur bien léger qu'il serait parti à l'attaque (1).

Les forces aériennes japonaises réunies en Indochine et à Formose comprenaient la 21^e Flottille de l'amiral Tada et la 23^e de l'amiral Takenaka. Entre elles, ces deux flottilles réunissaient cent-cinquante-deux Betty ultra-modernes, quatre-vingt-quatre Sally bi-moteurs, cent trente-huit bombardiers en piqué type 97 et cent trente-six Zeros, plus, une collection, assez hétéroclite d'ailleurs, d'avions de reconnaissance et d'observation.

Pour la défense des Philippines, l'Armée de l'Air américaine possédait cinq squadrons de chasse équipés de Curtiss P.40, sans compter vingt-quatre vieux P.35 et douze P.26 de 1930 pilotés par des aviateurs philippins.

A Nichols Field était basé le 21^e squadron avec dix-huit P.40.

A Iba Field se trouvait le 3^e squadron, avec dix-huit P.40.

A Clark Field se trouvait le 20^e, avec dix-huit P.40.

A Del Carmen, centre général de maintenance, se trouvaient les squadrons 21 et 34 qui avaient reçu le 6 décembre, c'est-à-dire deux jours avant l'attaque (2) trente-six P.40.

Ces trente-six P.40, arrivés une semaine auparavant des U. S. A. furent montés à la hâte, et au cours du montage les mécaniciens s'aperçurent qu'il manquait tout simplement les contacts de tir pour les mitrailleuses... Il fut

(1) « Nous craignons un raid préventif américain, et comme notre attaque qui devait être synchronisée avec celle de Pearl Harbour, ne put avoir lieu à l'heure prévue à cause du mauvais temps, nous étions préparés au pire. Quelle ne fut pas notre surprise, de trouver à Clark et partout les avions américains rangés au sol comme pour une inspection de général. » (Déclaration de l'amiral Tsukahara en septembre 1945.)

(2) Le décalage des heures dans le Pacifique faisait que le 7 décembre à Pearl Harbour correspondait au 8 décembre aux Philippines.

nécessaire de les faire improviser par un horloger de Manille. Le liquide *prestone* pour le refroidissement des moteurs avait été également oublié aux Etats-Unis — les services officiels de San Francisco répondant que « l'anti-gel était inutile sous un climat comme celui des Philippines » (*sic*)...

A 12 h. 45 le 8 décembre, deux formations japonaises — l'une de trente-quatre chasseurs et cinquante bombardiers, l'autre de cinquante-trois chasseurs et cinquante-quatre bombardiers — se lançaient sur les aérodromes américains.

Trente-deux Curtiss P.40 et douze Forteresses volantes furent détruits en sept minutes — plus d'un tiers du total des avions américains modernes disponibles.

Le 10 décembre, l'ennemi renouvela l'assaut, mais cette fois avec une seule formation massive de cent bombardiers escortés par plus de cent chasseurs. Vingt P.40 et quinze P.35 décollèrent pour intercepter.

Ce fut dramatique. Cinq chasseurs américains seulement revinrent à la base, et fort endommagés. Vingt-trois avions japonais avaient été détruits.

Le général Georges qui commandait le *5th Interceptor Command* n'avait plus que trois avions modernes disponibles.

Le lendemain matin, les Japonais débarquaient en force. Les capitaines Bud Wagner, Sprague, Dyess et leurs camarades se couvrirent de gloire en neuf jours de combats désespérés. Le Curtiss P.40 se révéla absolument surclassé par le Zero japonais.

Le 22 décembre, Mac Arthur dont les troupes n'avaient plus de couverture aérienne, décida de concentrer toutes ses forces dans la péninsule de Bataan, pour attendre les renforts. La retraite fut épique, mais le 24 décembre, une ligne correcte de défense était établie et maintenue.

Ce fut aussi le 24 décembre, que le général Georges apprit par un télégramme chiffré, qu'il aurait dû recevoir quatre-vingt-quatre P.40 et une centaine de pilotes partis de San Francisco au début novembre seulement, retenus aux Etats-Unis par un conflit administratif entre la Marine et l'Armée de l'Air... Avec ces avions de renfort, il aurait pu briser les tentatives japonaises de débarquement.

— Trop peu, toujours trop tard !

Cette phrase désabusée que l'on retrouvait sur les lèvres de tous les aviateurs alliés pendant les deux premières années de la guerre était devenue la devise des démocraties indifférentes aux horreurs des Nazis allemands et jaunes.

Péninsule de Bataan.

Le 1^{er} janvier 1942.

Le Contrôle du *5th Interceptor Command* est réduit à un poste de radar et de télécommunications que le *Signal Corps* a réussi à accrocher au sommet du mont Mariveles.

Les antennes sont tendues aux plus hautes branches des arbres, et une ligne téléphonique communique avec le Grand Quartier Général de Mac Arthur dans le tunnel de la forteresse de Corregidor.

Leur poste émetteur SCR 297 est extrêmement puissant et transmet jusqu'à Del Monte. Comme Del Monte est en communication avec l'Australie, c'est là le seul lien qui relie huit cents hommes perdus dans la jungle avec le monde extérieur.

Le général Georges pour tirer le maximum de ses quelques avions survivants les a éparpillés sur trois minuscules pistes taillées dans la jungle, dont la meilleure est un segment à peu près rectiligne de la route côtière à Mari-veles.

Grâce au Ciel, il a été possible de sauver un important stock d'essence dissimulé dans les rochers. Il n'y aura rien à manger pour les hommes, mais les vingt Curtiss P.40, dernier espoir des Américains, seront ravitaillés...

Les hommes campent comme ils peuvent dans la brousse — il y a vingt-trois pilotes, des mécaniciens, des radios, des armuriers et tout le personnel de l'Etat-Major. Les véhicules, à l'exception d'une demi-douzaine ont été abandonnés.

Le 24^e Groupement de Chasse — qui comprenait les squadrons 3, 17, 20, 21 et 34 — a déjà perdu en combat aérien quarante-trois pilotes depuis le 8 décembre et quatre-vingt-deux Curtiss P.40, sans compter les pauvres P.35 du 21^e squadron massacrés par les Zeros les uns après les autres.

Le reste des appareils a été détruit au sol par les bombardements.

Et c'est avec finalement dix avions de chasse — plus deux avions indisponibles utilisés pour les pièces de rechange — que le 24^e groupement de chasse va affronter une force aérienne japonaise comprenant environ six cents appareils dans le secteur. Mac Arthur a donné l'ordre de transférer en réserve à Mindoro, de l'autre côté de la mer, les huit autres Curtiss.

Le 4 janvier, jour du transfert, dix-huit P.40 décollent sans résultat pour intercepter un raid de vingt-sept bombardiers ennemis. Les Betty sont plus rapides que les Curtiss aux moteurs fatigués par trois semaines de décollage et de combats perpétuels à pleine puissance...

Les huit P.40 destinés à Mindoro renoncent vite à la poursuite sans espoir et partent vers leur nouvelle base. Six seulement arriveront, car deux se sont perdus corps et biens, engloutis par la mer ou par la jungle.

Malheureusement, ce matin-là un avion de reconnais-

sance japonais a assisté au décollage, et a repéré deux des aérodromes de fortune américains.

Mariveles doit être abandonné le 5 janvier après un bombardement sévère.

Bataan Field est surveillé vingt-quatre heures sur vingt-quatre par des bombardiers en piqué type 97 qui se relayent pour patrouiller et mitrailler tout ce qui bouge sur la piste.

A l'aube du 6 janvier, dix-huit Zeros straffent le terrain et tuent quatre hommes. Il faut filer.

Finalement, vers midi, les quatre P.40 bloqués au sol réussissent à décoller par surprise et abattent trois 97. Un des Curtiss s'écrase en flammes au cours du combat et les trois autres rejoignent Cabcabén.

Soudain, dans la nuit du 17 janvier, deux mille Japonais débarquent à Agasin, sur les arrières des Américains, tout au sud de la péninsule. A 3 heures du matin, à la lueur des phares de camions, les précieux P.40 survivants sont évacués sur Baguio car les Japonais approchent de leur objectif, l'aérodrome.

A Baguio, petite clairière ouverte par une rizière asséchée dans la jungle épaisse, les hommes de Georges ont réussi à consolider une piste de trois cent cinquante mètres de long et de trente mètres de large. Des abris soigneusement camouflés dans la forêt vierge ou dans les creux de rochers sont aménagés. Il y a quand même six canons de 75 D. C. A. et une dizaine de mitrailleuses 13 mm. A. A.

Dans la nuit du 19, trois destroyers japonais débarquent encore quinze cents hommes. A l'aube, les P.40 essayent d'attaquer avec de dérisoires bombes de 15 kilos anti-personnel, mais sans grands résultats, car l'ennemi s'est déjà infiltré dans la jungle.

Quand les avions reviennent, le camp est investi. L'ennemi a cerné un périmètre de cinq kilomètres, complète-

ment isolé. Le *5th Interceptor Command* est assiégé sans recours.

L'armée américaine qui se défend péniblement au nord manque déjà d'hommes. Vingt mille soldats, dont quinze mille miliciens philippins, dénués de tout, à court de munitions, sans artillerie et sans vivres, adossés au mont Samat, tiennent la ligne Crion-Bagae contre cent mille soldats d'élite japonais, spécialistes des combats dans la jungle.

Pas de secours possible donc, de l'extérieur, pour les aviateurs.

Tous les hommes prennent les armes, y compris les pilotes qui n'ont pas d'avions — le personnel du Q. G., les secrétaires, les cuisiniers, les mécanos, les majors, les colonels...

Un vieux Bellanca-cabin de 300 CV — avion de tourisme périmé — piloté par un héroïque officier philippin, le capitaine Jesus A. Villamor, fera toutes les nuits le périlleux voyage de Mindanao, ramenant des munitions, des mitraillettes, des grenades et des mortiers de 45 démontés.

Alors commence un effroyable cauchemar qui durera jusqu'au 12 février.

Tenir l'ennemi hors de portée de mortier de l'aérodrome est une question de vie ou de mort, sinon les avions ne pourront plus décoller.

Le combat s'engage dans la jungle vierge. Au bout de quinze jours, l'ennemi a resserré son étreinte, et l'action devient d'une indescriptible horreur. A moins de cinquante mètres de la lisière de la piste, les hommes sont déjà perdus, engloutis par la forêt...

Vue d'avion, la jungle malaise est un bloc solide de verdure puissante, exubérante, unie comme un tapis moelleux...

Mais l'avion ne voit que les cimes serrées des arbres, hissés vers le soleil par des troncs gigantesques, lisses,

auxquels s'accroche désespérément la masse dense des parasites.

Pour les hommes qui s'y battent, c'est un monde végétal dégénéré, en putréfaction, où la mort rôde.

La lumière du jour est filtrée au travers d'un inextricable enchevêtrement de feuilles, de lianes et de branches. Quand elle arrive jusqu'à la terre, ce n'est plus qu'un permanent crépuscule glauque...

Les Japonais sont partout et nulle part. Le craquement sec d'un fusil de 25 mm. automatique, le sifflement aigu de la balle minuscule, un trou dans une feuille ou dans un front révèlent parfois l'ennemi invisible.

Les Américains s'ouvrent un nid à coups de hachettes dans les taillis, grattent un trou dans l'humus humide, et s'y couchent comme dans une tombe.

Les nerfs à fleur de peau, ils guettent le moindre bruit; le moindre mouvement de feuillage, prélude à la grenade qui roule sans bruit ou à la balle rapide du tueur embusqué dans les branches...

Les heures passent, lentes, dans cet air vicié, puant le champignon écrasé et la pourriture... remugle de ce monde perdu où le vent ne souffle jamais.

Puis, l'eau finit par suinter au travers de l'humus, et le trou n'est bientôt plus qu'un cloaque de boue. Trempé jusqu'aux os, claquant des dents — de fièvre et de froid — l'homme doit recréuser un autre abri plus loin et s'exposer encore aux balles mortelles.

Silence pesant, jusqu'à la nuit.

L'ombre tombe d'un coup, sans transition, et c'est toujours à l'heure où les lucioles commencent à danser que les Japonais attaquent.

Quelque part, soudain, éclatent des hurlements de fauves, des cris stridents de bêtes égorgées, des coups de sifflets, des explosions de grenades...

Quand les rafales de mitraillettes répondent, les hommes des autres secteurs fouillant anxieusement la nuit de leurs yeux injectés de sang, savent que les Japonais attaquent à la baïonnette et au couteau...

Le périmètre de défense tiendra-t-il ?

Trois minutes, cinq, dix et c'est fini. Seuls les cris des blessés et les gémissements des agonisants rompent le silence rétabli. Les brancardiers tâtonnent dans l'ombre.

Parfois s'allume une lumière rouge et puissante comme celle d'un incendie, et des coups de feu retentissent encore. Les Japonais ont une fois de plus tendu un de leurs horribles pièges — ils ont traîné sans les achever deux ou trois blessés d'une position capturée, au milieu d'une sente. Un des infirmiers a trébuché sur un fil, déclenchant derrière lui un feu de bengale, à la lueur duquel les Japonais ont tiré sur les silhouettes bien définies, immanquables...

Quand tout est calmé à nouveau, un soldat porte de position en position les maigres rations des hommes. L'ombre est si impénétrable qu'il doit se guider d'une main à de vieux fils téléphoniques, véritables fils d'Ariane qui permettent de retrouver les postes avancés dans ce dédale d'arbres et de buissons vireux.

Vers onze heures du soir, les mécaniciens retirent de leur abri deux ou trois des P.40 recouverts de branchages, et font chauffer les moteurs.

Les pilotes décollent à la lueur d'une rampe de fortune — bidons remplis de sable et arrosés d'essence enflammée — et partent mitrailler les chalands de débarquement ennemis dans la baie de Manille.

Pour les pilotes c'est un tour de force perpétuel, car les Curtiss ne sont pas prévus pour le vol de nuit. Les mécaniciens ont improvisé avec des plaques de tôles cintrées des pare-flammes grossiers sur les pots d'échappement qui

diminuent malheureusement encore la puissance disponible des moteurs usés.

De plus, l'alimentation est tellement déficiente que la vue des pilotes baisse terriblement — et naturellement, c'est la vision nocturne la première affectée...

Chaque décollage est une angoissante performance. L'avion qui dévie de quelques degrés de la ligne droite, ou dont le moteur perd deux cents tours, s'écrase irrémédiablement dans les arbres.

En deux nuits, trois avions sont détruits et deux pilotes tués. Le troisième, le lieutenant Baker, affreusement brûlé, ne peut être soigné avec les moyens improvisés de Baguio. Le capitaine Villamor le transporte à Mindanao dans son vieux Bellanca, mais le pauvre blessé, fou de douleur, profite d'un moment d'inattention du pilote, ouvre la porte qui est arrachée par le vent et se jette dans le vide...

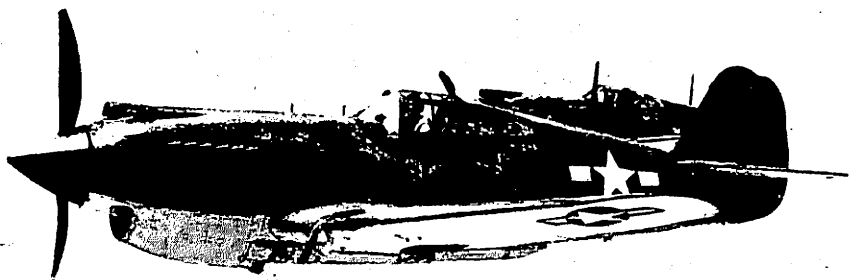
Dans la nuit du 26 janvier, le général Georges décide de lancer les sept avions qui lui restent dans une attaque spectaculaire des aérodromes de Nichols et Nielsen Field à Manille, devenus les principales bases aériennes japonaises dans les Philippines.

Tout l'après-midi, le médecin-major examine un à un les seize pilotes pour choisir ceux qui sont en meilleures conditions physiques.

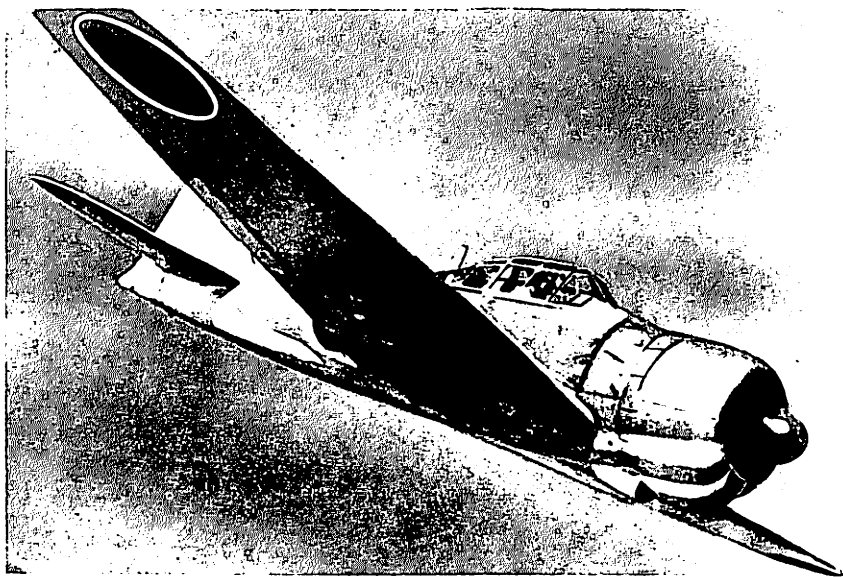
C'est pitoyable. Ils ont perdu en moyenne une vingtaine de kilos, et leur tension artérielle est si basse que normalement, selon les termes mêmes du rapport final du général Georges « *il devrait même leur être interdit de monter sur l'aile d'un avion au sol...* »

Leurs jambes dévorées par les sangsues sont couvertes d'ulcères purulents, et tous sont atteints si gravement par la dysenterie qu'une demi-heure de vol est un martyre sans nom.

Finalement Bud Wagner est désigné pour mener l'opé-



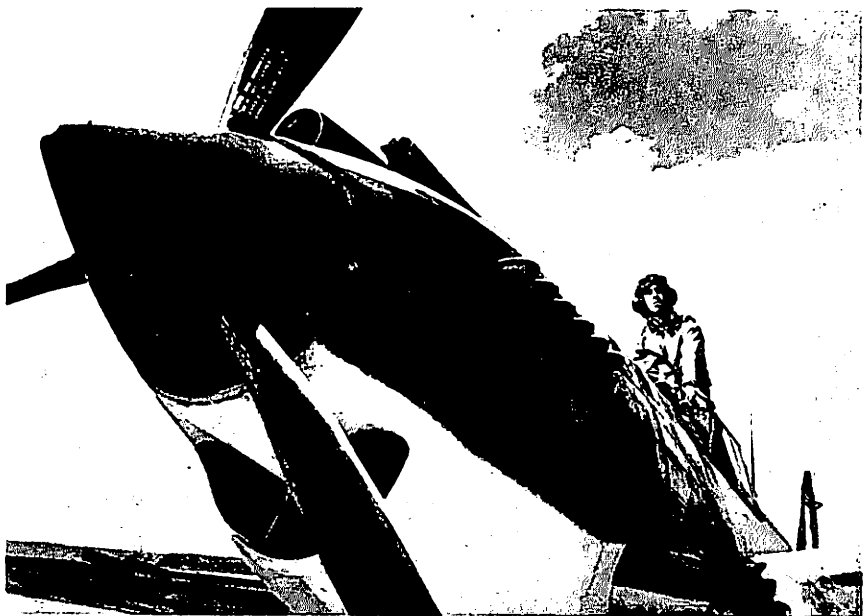
WOLLERY ET HALL, DÉCOLLENT AVEC LES DEUX P. 40 DE MINDANAO.



LE ZERO MITSUBISHI 00,
LE CHASSEUR FAMEUX DE LA MARINE IMPÉRIALE JAPONAISE.



AUX ÉTATS-UNIS, LA PRODUCTION DEVAIT ATTEINDRE 40.000 AVIONS DANS L'ANNÉE 1942 DONT 2.000 CURTISS P. 40, MAIS...



...IL, N'EN RESTAIT PLUS QUE QUATRE A BATAAN.

ration, et Woolery, Stinson, Hall, Obert, Ibold et Brown l'accompagneront.

Les préparatifs de la mission sont fiévreusement poussés.

Deux avions japonais qui surveillent Baguio tout l'après-midi en se relayant, aperçoivent la charrette-citerne à eau commençant à arroser le milieu du terrain et la détruisent. C'est grave, car il va être impossible d'éviter la poussière au départ.

Comme il s'agit de surprendre l'ennemi, et que les assiégeants signalent à leurs guetteurs de D. C. A. sur la côte tout mouvement d'avion en lançant des fusées multicolores, il faut que tout se passe très vite.

Un homme est posté auprès de chaque bidon de la rampe, prêt à l'allumer à la seconde exacte où les moteurs démarrent...

La lune brille dans le ciel — la tâche des pilotes en sera facilitée un peu.

Au signal donné par un coup de sifflet, douze torches s'allument ensemble, tandis que le départ simultané des sept Allison de 1.200 CV déchire brutalement le silence. Le temps manque pour faire chauffer les moteurs, car il faut que les avions soient au-dessus de la mer avant que les servants japonais de D.C.A. aient la possibilité de mettre leurs pièces en batterie.

Les uns après les autres, les six premiers P.40 réussissent à décoller, mais un nuage impénétrable de poussière s'élève, plus épais encore après chaque nouvel avion. Le pilote du septième, aveuglé, perd de vue la rampe, zigzague comme un homme ivre, fait un cheval de bois à cent cinquante kilomètres à l'heure et capote. Trois des bombes qu'il porte sous ses ailes explosent, et les débris déchiquetés du Curtiss prennent feu.

Gravement brûlé, le corps criblé d'éclats, le lieutenant Ibold est arraché des flammes par deux camarades qui se

précipitent et dont l'un est tué par une balle qui saute dans le brasier.

Le sifflement caractéristique de la formation Curtiss se perd vers Corregidor, dans la nuit.

Les Japonais qui ne croient plus à l'existence de l'aviation américaine ne prennent aucune précaution de défense passive.

Les lumières de Manille déroulent un éblouissant collier de perles autour de la baie, reflété en fines franges lumineuses sur la mer calme.

De Cavite à Calumpit les maisons et les casernes sont éclairées, et les pilotes se repèrent facilement. Mais la plaine marécageuse de Paranaque est couverte d'une flaque de brume, blanche comme du lait au clair de lune, sous laquelle se trouvent Nichols et Nielsen Field !

Reste-t-il du plafond dessous ? — difficile décision.

Bud Wagner risquant le tout pour le tout décide d'attaquer Nichols, tandis que trois autres avions se chargeront, menés par Woolery, de Nielson.

Les Curtiss descendent à plat, en P. S. V. dans la brume, dont la base flotte à une trentaine de mètres du sol...

La surprise est complète.

Une rangée de Betty et de Zeros est mitraillée devant la tour de contrôle de Nichols — vingt-quatre avions flamment. Le mess des sous-officiers, toutes fenêtres allumées comme en temps de paix reçoit seize impacts directs de bombes de trente kilos anti-personnel, qui perforent les persiennes, et massacrent tout à l'intérieur. Dans un seul dortoir, plus de trente Japonais sont tués ou blessés !

La même scène se répète à Nielsen Field. Treize avions de bombardement ennemis sont détruits.

Les six Curtiss P.40 reviennent à la base sans une égratignure...

« Si nous avions eu soixante P.40 au lieu de six, nous aurions pu peut-être changer la face des choses. Furieux, nous entendions tous les soirs les broadcasts de sénateurs ou de généraux qui promettaient aux Etats-Unis une production de quarante mille avions d'ici la fin de 1942. Sans doute, mais cela ne nous avançait pas beaucoup, nous aurions préféré quatre avions supplémentaires tout de suite.

« Toujours trop tard, toujours trop tard (1). »

Les Japonais secoués par l'attaque de Manille lancent pendant toute une semaine des assauts furieux. Une de leurs patrouilles réussit à pénétrer jusqu'à l'aérodrome, et lance deux grenades sur la tente du général Georges, mais ils sont finalement repoussés.

Le 8 février, le 24^e *Interceptor Command* reçoit l'ordre d'effectuer une mission spéciale de jour demandée par Mac Arthur. Les batteries de Corregidor veulent des photos aériennes de la région de Ternate à Cavite, pour essayer de repérer trois pièces d'artillerie lourde ennemies dont le bombardement devient dangereusement précis.

Comme il n'y a pas d'avion de reconnaissance, un appareil photographique est monté à la place du siège avant d'un vieux bi-plan d'entraînement Stearman PT 13...

Se promener à cent quatre-vingts kilomètres à l'heure en plein jour, sans même la défense d'un revolver au-dessus de Cavite, est courir au suicide. C'est encore l'héroïque capitaine Villamor qui est volontaire pour la mission.

La patrouille des six P.40, dirigée par Ben Brown essaiera d'assurer sa protection contre les Zeros...

Une heure après leur départ il n'y a toujours pas de nouvelles, et tout le personnel qui n'est pas de garde est

(1) Lettre du colonel A. Ind, chef d'Etat-Major du général Georges pendant la campagne de Bataan, adressée à l'auteur — 7/10/1950.

réuni autour de la tente du général, suspendu au haut-parleur branché sur la fréquence des avions.

L'attente anxieuse est insupportable, et sur le visage pâle et défait du général cloué à son lit de camp par une crise de malaria, coulent de grosses larmes de sueur.

— *Hullo Leo to 9 MN, Leo to 9 MN, we are coming back...* (1)

Ils reviennent, mais douze Zeros décollent en dessous d'eux.

Cela va maintenant être une course à la mort. Le Stearman réussira-t-il à se poser avant ? — c'est un drame, car pour couvrir l'atterrissage de l'avion-photo, les P. 40 doivent littéralement le protéger avec leur fuselage. Cela veut dire aussi qu'ils vont perdre leur avantage d'altitude, le seul qui permette de résister aux Zeros.

Les voilà.

Tous se précipitent sur le terrain.

Le Stearman tordu dans une glissade verticale, vibre de tous ses raidisseurs comme une harpe. Villamor le redresse au ras des arbres, fait deux queues de poisson violentes et se pose. Trois des six Curtiss, pour l'accompagner jusqu'au bout, ont baissé leurs roues et leurs volets, tandis que les trois autres décrivent un cercle serré autour du terrain, en frôlant les arbres...

Six flèches brillantes surgissent du ciel, les Zeros qui piquent à plein moteur.

Mais le Stearman empoigné par une trentaine d'hommes est déjà tiré à l'abri d'un creux de rochers.

Les P.40 remontent leur train et leurs flaps. Désespérément, hélice au petit pas, ils essayent de gagner les mille mètres d'altitude qui constitueront pour eux toute la différence entre la vie et la mort.

(1) Allô Leo à 9 MN, Leo à 9 MN, nous rentrons...

Entraînés par leur élan, les Zeros manquent leur première passe, et tirent en vain, ayant trop surestimé la vitesse des Curtiss...

Les chasseurs japonais virent large et cabré, puis reviennent sur les P.40 qui se sont regroupés par paires pour se couvrir mutuellement.

Les Curtiss, accrochés par la peau des dents à la limite de la perte de vitesse, sont irrémédiablement perdus contre les Zeros souples et rapides comme des vipères...

Soudain, alors que ceux-ci s'écartent en battant des ailes, choisissant chacun leur P.40, les six autres Zeros arrivent par derrière, dans le soleil. Surpris, croyant avoir affaire à un renfort américain, ils dégagent.

C'est un miracle, et Ben Brown en chasseur expérimenté saisit l'occasion par les cheveux. Les Curtiss foncent à corps perdu dans le groupe désordonné des avions ennemis, tirent et s'échappent enfin dans les nuages...

Deux Zeros partent en vrille, crachant de la fumée, un troisième s'écrase en feu et le quatrième explose, couvrant l'aérodrome de fragments enflammés. Le corps disloqué du pilote tombe entre deux abris.

Alors la défense anti-aérienne de Baguio ouvre le feu sur les chasseurs japonais désorientés.

Un Zero encadré de près monte vers les nuages et s'y engouffre...

Quelques secondes plus tard, retentit le crépitement des mitrailleuses d'un Curtiss et le fracas d'un choc... Les débris enchevêtrés de deux avions coulent au travers de la couche de strato-cumulus — pas de parachute.

Dix minutes après, les cinq Curtiss survivants se posent sans encombre. Le manquant est le lieutenant Earl R. Stone Junior qui avait à son actif quatre victoires confirmées.

Le 12 février, Baguio est libéré par la retraite des

troupes qui reculent vers le sud, sous la pression de l'ennemi. Les Japonais qui s'étaient infiltrés derrière les lignes américaines et investissaient Baguio sont peu à peu refoulés vers la pointe de Logaska.

Les cinq P.40 retournent s'installer sur les deux terrains du littoral — trois à Bataan Field et deux à Tacloba — où pendant quinze jours ils échapperont à vingt-six bombardements ennemis.

Les pilotes épuisés font chacun deux missions par jour. Ce sont successivement des réglages d'artillerie, des lancements de paquets de pharmacie aux troupes en ligne isolées dans la jungle, des mitraillages et des bombardements de postes japonais...

Ils abattent sept bombardiers en piqué type 97, mais perdent le lieutenant Hynes descendu au cours d'un combat contre cinq Zeros qu'il a affrontés seul.

Il n'y a plus que quatre P.40, mais comme les mécaniciens de Mindoro ont réussi à réparer deux Curtiss gravement endommagés laissés pour compte dans un coin de hangar bombardé en décembre dernier, ce renfort inattendu remonte le moral de tous.

Le soir même, Woolery et Hall décollent dans les deux nouveaux P.40 dont les moteurs pratiquement neufs font l'envie de tous les pilotes. Ils interceptent pour la première fois « Photo-Joe », un bi-moteur Betty allégé qui vient tous les jours à la même heure prendre ses plaques sur Corregidor...

Coincé en ciseaux, le Betty essaye de se dégager. Les deux Curtiss attaquent simultanément, et sous les yeux des témoins sidérés et horrifiés, à la première rafale qu'ils tirent, les deux chasseurs américains se brisent en l'air à quelques secondes d'intervalle...

Woolery et Hall sont tués.

Le drame choque profondément tout le personnel de

l'aviation et ce n'est que le lendemain, que la police militaire apporte la solution du mystère. Un saboteur sakdaliste pro-japonais, a été capturé, et a révélé sous la torture que les hommes du groupe de San José, à Mindoro, avaient reçu des instructions spéciales pour saboter les avions. Il suffisait d'enlever quelques balles explosives de leurs douilles, et de les enfoncer à force avec une baguette dans le canon des mitrailleuses où elles restaient bloquées. Quand le pilote tirait, les tubes explosaient, fracturant le longeron, et déchirant l'aile qui cédait aussitôt...

Les Sakdalistes avaient opéré à Mindoro sur les deux P.40 réparés, et les armuriers de Tacloban qui n'avaient eu que le temps de vérifier le chargement des mitrailleuses n'avaient pu déceler le sabotage.

C'est encore une bien triste soirée. Les nouvelles du monde allié sont d'une extrémité de la terre à l'autre de plus en plus déprimantes — Rommel a repris Benghazi, et le *Prince of Wales* et le *Repulse* ont été coulés au large de Singapour...

Chaque jour l'isolement des assiégés se fait plus grand.
Arrive le 3 mars.

Le général Georges est appelé à 11 h. 30 par *Palafox* — indicatif du poste d'observation du mont Mariveles — sur la fréquence radio Red, réservée aux messages urgents transmis en clair.

« Deux gros pétroliers, quatre transports de troupes, dont un navire de vingt mille tonnes environ se dirigent vers la baie de Subic. »

Ce sont les renforts attendus par le commandement japonais pour lancer l'attaque finale qui jettera les Américains à la mer. Plutôt que de les amener à Manille par voie de terre, l'ennemi préfère les débarquer directement à pied d'œuvre à Olangapo, port de la baie de Subic.

La demi-douzaine de bombardiers que l'U. S. Army Air

Forces possède encore dans le sud-ouest Pacifique sont en Australie, utilisés par la Marine pour des missions de reconnaissance à grand rayon d'action.

L'opération japonaise se déroule paisiblement, en plein jour.

Le général Georges prend vite sa décision, et fait venir le capitaine Dyess, commandant le squadron n° 21. Ce grand garçon maigre et dégingandé, est le dernier survivant — avec Bud Wagner que Mac Arthur vient de renvoyer à Port Darwin — du groupe de quatre-vingts pilotes que le général a amené avec lui des États-Unis il y a tout juste un an.

En quelques mots la situation est exposée. Dyess doit faire monter sur son avion le lance-bombes que le sergent Jack Day — patron des mécaniciens de Tacloban — a improvisé. C'est le moment ou jamais de l'essayer. Fabriqué avec des vieux ressorts de soupapes et des pièces d'automobiles, l'appareil permet à un P.40 d'emporter une bombe de deux cent cinquante kilos. Mais, comme il n'y a en réserve que deux seulement de ces bombes, il faudra qu'elles portent !

Dyess décide de faire deux voyages. Un P.40 l'escortera et deux autres à quatre mille mètres couvriront l'opération. Dans une heure, tout sera prêt pour la première mission.

Dyess a décollé. Le Curtiss surchargé peine et vibre.

Trois minutes plus tard les trois P.40 de protection passent au-dessus du quartier général en formation de parade impeccable, et disparaissent derrière le mont Mariveles qui dresse jusqu'à mille mètres son gigantesque cratère, et masque l'horizon du nord-est.

Ce n'est plus qu'au travers du commentaire monotone du contrôleur de radar que le général Georges peut suivre ses avions...

« Ici Prestone, ici Prestone, 9MN... distance 18 azimut 220 — distance 19 azimut 225 — distance 18.50 azimut 220... »

Les avions doivent monter en spirale au-dessus de la zone amie, pour prendre leur altitude mètre à mètre par les Allison essoufflés...

« Distance 19.50 azimut 215... »

Ça y est ! Ils ont mis le cap sur Subic Bay.

« Distance 22 azimut 216... »

Le bruit des moteurs s'est estompé dans le perpétuel grondement de l'artillerie japonaise qui tire derrière la montagne. Seul, l'œil électrique, impersonnel et froid du SCR 228, traque et suit sur son écran les avions invisibles.

Les trois transports de troupes manœuvrent pour accoster au môle d'Olangapo quand les Curtiss piquent...

La bombe de Dyess frôle la coque du plus gros, et explose entre le flanc du navire et le môle, soulevant une masse d'eau qui s'abat en trombe sur les ponts.

Développant un impact de plus de dix tonnes, l'onde de choc répercutée sous l'eau par les pierres inamovibles de la jetée, disloque les tôles des œuvres vives du navire qui prend aussitôt une forte bande...

Les ponts sont couverts de soldats impuissants que les P.40 mitraillent maintenant furieusement. Des grappes d'hommes sautent à la mer.

Un des pétroliers qui cherche à fuir est attaqué à son tour. Les balles incendiaires perforent les cloisons des citernes, l'essence coule à flots, noyant les coursives... Soudain il explose, volcan de flammes.

Une nappe de feu d'un kilomètre carré s'étend sur la baie où nagent des centaines de soldats...

« Distance 14 azimut 225... Distance 08 azimut 225... »

Les avions reviennent pour remplir leurs casiers à munitions.

Les pilotes exultent !

La deuxième bombe est amenée, fusée, et montée à bras sous le ventre de l'avion de Dyess, par huit hommes pesant sur des leviers de fortune.

Les appareils repartent.

Le général Georges est à la fois inquiet — l'absence des Zeros l'étonne — et fier, car l'observateur naval du mont Mariveles lui annonce par radio qu'il vient de voir dans son télescope, le transport de vingt mille tonnes chavirer avec sa charge d'hommes...

Cette fois, Dyess décide de faire mouche et de lâcher son projectile à bout portant. Il pique, manœuvrant brutalement le P.40 pour le maintenir dans une trajectoire rectiligne pointée sur un navire... La structure fatiguée, mille fois réparée, de l'avion, craque et des rivets sautent sur le revêtement de l'aile...

— Au but ! — la bombe touche le *Nagura Maru* entre ses deux cheminées noires à bandes blanches et rouges. La concussion blanchit d'écume la mer autour du bateau ennemi qui s'incline et commence à sombrer.

Au mitraillage maintenant !

Conjuguant leurs efforts, les quatre Curtiss concentrent leurs passes sur le deuxième pétrolier, mais sans résultats apparents cette fois. Après deux attaques chacun, ils l'abandonnent, et prennent à partie un autre transport...

« Hullo Leo, Leo, ici Prestone 9 MN, attention ! Avions ennemis distance 30 azimuth 010. Attention ! »

Mais c'est trop tard. Avant que les Curtiss puissent prendre une formation défensive ou de l'altitude, les Zeros alertés par les S. O. S. du convoi de débarquement arrivent comme des bourdons furieux sur Olangapo.

Cette fois, c'est bien sans espoir — un contre dix, presque...

Le lieutenant Fosse s'écrase en feu sur les docks de l'an-

cienne base navale américaine et Stinson pour éviter un Zero percute dans un autre.

Dyess et Crellin à l'agonie se débattent. Leur faiblesse physique, résultat des privations des derniers mois, est telle, qu'à chaque virage serré, Dyess, les yeux écrasés par le voile noir des G, vomit...

Ils sont irrémédiablement pris au piège au ras de l'eau par les Zeros qui les coiffent comme une meute enragée s'acharne sur une paire de sangliers.

Le Curtiss de Crellin commence à fumer. Le pilote asphyxié se débat pour ouvrir sa cabine, mais quand l'habitacle cède enfin, à l'appel de l'air les flammes surgissent et l'enveloppent...

Dyess isolé lutte désespérément. Habilement, il réussit à chaque virage à se rapprocher insensiblement de Tacloban.

Le combat inégal se déroule maintenant au-dessus de la base. Tout le personnel est accouru — visages tendus vers le ciel dans l'affreuse impuissance des spectateurs d'une bataille aérienne.

Le général Georges, nerfs brisés, s'agenouille, les larmes aux yeux, et prie à haute voix...

Le Curtiss de Dyess traîne une longue écharpe de fumée blanche. Il est à la verticale de l'aérodrome, pressé par les Zeros. Tout d'un coup il passe sur le dos, et le pilote saute...

Le parachute s'ouvre au ras des arbres, et la verdure l'engloutit aussitôt. La prière de Georges est exaucée, car il a sauté si bas que les Japonais n'ont pas pu le mitrailer...

C'est la fin du *24th Interceptor Command*. Les quatre derniers Curtiss P.40 de Bataan sont restés dans cette mission.

Le 9 avril, les rares survivants des forces armées américaines de la péninsule capitulaient. Auparavant, Mac Arthur avait fait évacuer à Mindoro, dans le vieux Bellanca, le capitaine Dyess qui devait survivre aux blessures des cinq balles de 7 mm. 7 qui l'avaient atteint, pour recevoir des mains mêmes du Président Roosevelt, la Médaille d'honneur du Congrès.

NOTE SUR LE ZERO

Le Zero fut pour les Japonais ce que le Spitfire et le Messerschmitt 109 furent pour les Anglais et les Allemands.

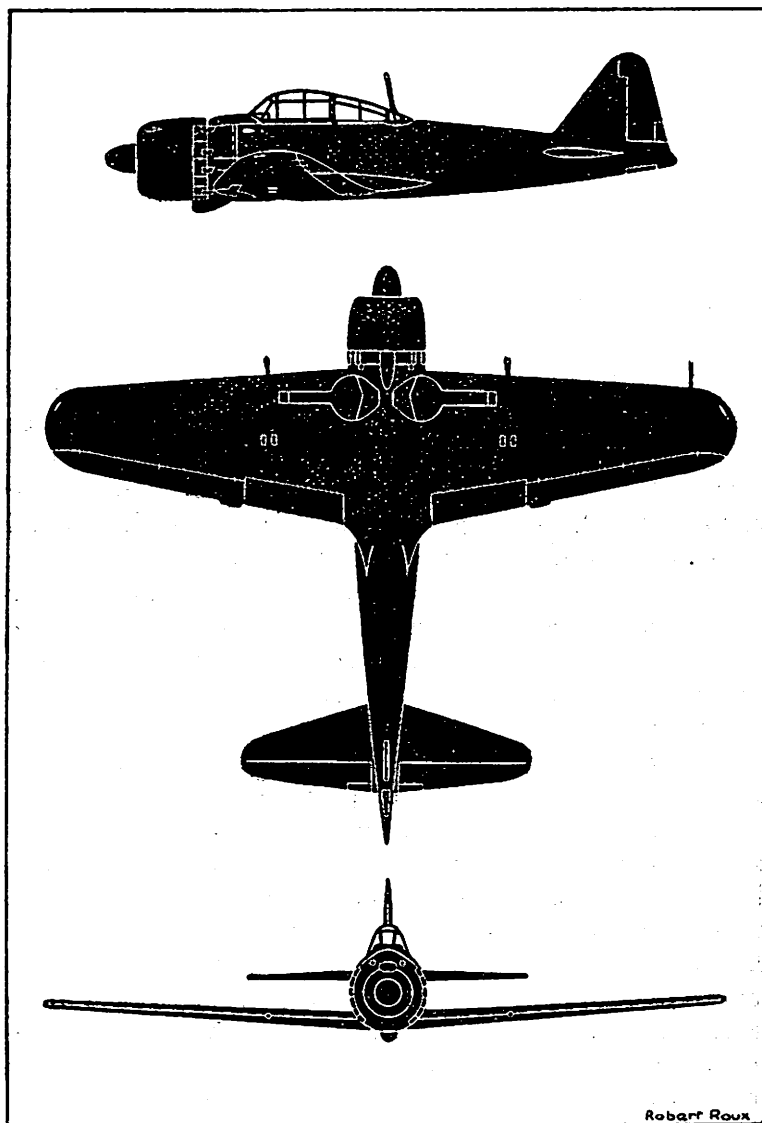
Son nom de famille réel était Mitsubishi A6 M5 « type 0 » pour la Marine impériale japonaise — d'où son premier surnom de Zero donné par les Américains qui n'impliquait d'ailleurs aucune opinion dépréciative, bien au contraire.

Il est aisé de comprendre pourquoi le personnel des services d'*intelligence* américains et les pilotes se trouvèrent rapidement devant la nécessité de donner des noms de code aux avions japonais. Il était impossible de s'y reconnaître dans le système invraisemblablement compliqué qui régissait les dénominations dans l'industrie aéronautique japonaise, en plus des difficultés de prononciation.

Tous les appareils japonais militaires recevaient au stage expérimental un nombre Ki officiel distribué par ordre chronologique de conception, commun à tous les constructeurs. Plus tard, quand ils étaient produits en série et distribués aux escadrilles, ils recevaient un matricule comprenant le nom du constructeur, un chiffre indiquant l'année de la production dans le calendrier japonais, une description de ses fonctions en code, et un numéro de type ou sous-type.

Pour rendre le tout encore plus complexe, le calendrier

LE ZERO



japonais parlait de l'année de la fondation de l'Empire, en 660.

Jusqu'en 1939 (soit l'an 2599 au Japon) l'aviation militaire et l'aéronavale utilisaient les deux derniers chiffres comme désignation de type. Par exemple, le Type 99 était le bombardier en piqué Val, mais aussi le bi-moteur Betty dans sa première version.

Après 1940 (an 2600) l'armée utilisa le chiffre 100 et la marine le 0. Pour les années suivantes seul fut employé le dernier chiffre.

C'était inextricable, d'autant plus qu'un même avion construit dans deux usines différentes possédait deux noms. Même plus tard, quand les Japonais donnèrent des noms individuels à leurs avions de guerre — noms de phénomènes météorologiques ou de constellations astronomiques — la difficulté subsista, car l'on ne savait jamais quel appareil exactement ils désignaient et les prononciations en étaient impossibles dans la traduction phonétique Romagi.

C'est alors que le *Technical Air Intelligence Unit* (T. A. I. U.) dirigé par le colonel Mac Coy chargé tout spécialement de l'étude des matériels aéronautiques japonais, décida de résoudre le problème.

A cette époque — début 1942 — les avions ennemis étaient tous appelés Zero si c'étaient des chasseurs et Mitsubishi s'ils avaient plus d'un moteur. C'était trop sommaire et même dangereux dans les évaluations du potentiel d'un aérodrome ennemi déterminé.

Mac Coy eut l'idée de donner à chaque appareil japonais un nom arbitraire, généralement un prénom usuel.

C'est ainsi que plus de soixante-quinze noms furent distribués en un mois — *Jake, Pete, Rufe, Zee*, etc... Le choix permettait aisément de déduire l'origine du Tennessee de l'auteur...

Quand Mac Coy commença à transmettre à Washington

les résultats de ses travaux, il embouteilla littéralement les services de transmissions. Mac Arthur, commandant en chef du théâtre d'opérations, qui n'avait alors qu'une confiance fort restreinte dans l'aviation, fit un véritable scandale, croyant que les aviateurs communiquaient avec le Pentagone par-dessus son dos en code spécial. Pour le rassurer, Mac Coy donna le nom de M^{me} Mac Arthur — *Jane* — au nouveau bombardier Mitsubishi type 97 KI 213.

Mac Arthur convaincu, se calma, jusqu'au moment où tombèrent sous ses yeux quelques-uns des vers de mirliton que les pilotes avaient pris l'habitude de composer — rarement flatteurs ou récitables dans un salon — sur les personnalités féminines des avions. Une note sèche de Mac Arthur obligea à transformer le *Jane* en *Sally*.

Le calendrier fut rapidement épuisé, et T. A. I. U. commença à baptiser les avions de noms d'amis ou de parents.

Frank, *Frances* et *Joe* — prénoms des colonels Mac Coy, William et Grattam, patrons du T. A. I. U. — furent vite suivis de *Loise* et *June*, respectivement épouse et fille de Mac Coy.

Quand on réalise que les Japonais ne sortirent pas moins de 118 types d'avions militaires différents en cinq ans, il est facile d'imaginer le casse-tête chinois (si je puis ainsi m'exprimer !) des baptêmes successifs, car il était indispensable de choisir des noms clairs, courts — trois syllabes au maximum — et ne prêtant pas à confusion dans l'énonciation radiotéléphonique !

Le Zero, malgré sa dénomination officielle de *Zeke* conserva toujours son appellation d'origine trop populaire déjà !

Cet appareil fut pour les Américains la source d'une bien pénible surprise. En 1941, ils étaient fermement persuadés que les Japonais ne possédaient que de vieux chasseurs ridicules bi-plans ou monoplans à train fixe, correspondant à

leurs propres appareils périmés de 1930. Cette croyance était soigneusement entretenue par les revues spécialisées, et les « techniciens » de la presse, loin de se douter que les Américains eux-mêmes ne seraient que trop heureux de pouvoir utiliser leurs vieux Boeing P.26 à train fixe dans les Philippines !

Il est superflu d'épiloguer sur cette attitude dangereuse du mépris de l'adversaire. Hitler commit la même faute vis-à-vis des avions et des blindés russes en 1941, et comme l'histoire se répète malheureusement toujours, la même attitude imbécile prévaut à l'égard de l'aviation soviétique aujourd'hui, — et ce sont les mêmes incorrigibles.

Naturellement, le réveil fut très dur, et les pilotes américains s'aperçurent vite qu'il y avait loin de l'attitude officielle à la réalité. Il était impossible d'engager en combat tournoyant le Zero qui virait et grimpait, insaisissable comme un serpent.

Le premier pilote à en faire l'expérience fut le lieutenant George Whiteman, lors de l'attaque de Pearl Harbour, le 7 décembre 1941, et il paya de sa vie une leçon que ses camarades eurent à apprendre à leur tour au prix de bien du sang et bien des larmes...

Les uns après les autres, les chasseurs alliés se firent descendre pour trouver les tactiques adéquates contre ce petit bolide agile.

C'était un peu la situation de la Luftwaffe avec son Messerschmitt 109 contre le maniable Spitfire.

Etant donnée la réputation du Spitfire — réputation d'ailleurs non usurpée car c'était un splendide avion de guerre que les pilotes adoraient — la R. A. F. expédia vite à Darwin une escadre australienne d'Angleterre.

Cette unité d'élite, équipée de Spitfires IX A, commandée par le fameux *wing-commander* « Killer » Caldwell, ne comprenait que des pilotes expérimentés qui avaient com-

battu la Luftwaffe pendant un an, et elle arriva en Australie avec son équipement complet y compris un contrôle radar impeccable.

La situation était critique, et l'on « allait voir ce que l'on allait voir » !

On le vit rapidement. Les pilotes australiens ne tinrent pas compte des avertissements des pauvres chasseurs américains équipés de P.40, attribuant leur pessimisme à un amour-propre écorché.

Le 2 mai 1943, vingt et un bombardiers japonais escortés par trente Zeros exécutèrent un raid sur Darwin. L'interception par trente-deux Spitfires dirigés par un contrôleur anglais fut magnifique. Mais après la bataille, quand les comptes furent établis, il fallut convenir que treize Spitfires avaient été perdus pour la destruction d'un bombardier et de cinq Zeros.

L'enthousiasme des chasseurs australiens en fut quelque peu refroidi.

Le 30 juin 1943, vingt-sept Betty escortés par trente Zeros récidivèrent. L'interception fut encore parfaite, mais pour huit bombardiers et deux chasseurs japonais, six Spitfires sur les quarante et un qui avaient décollé ne revinrent pas. Les Australiens commençaient à comprendre, car cette fois pourtant ils avaient évité au maximum les Zeros, en se concentrant sur les bombardiers...

Malgré toute leur expérience, les plus grands as alliés finissaient toujours par s'y laisser prendre — et dans l'aviation de chasse, la première erreur coûte généralement la vie !

Le grand Tommy Mac Guire — as du Pacifique depuis le départ de Bong — avec ses trente-huit victoires dont vingt et un Zeros, fit comme les autres.

Le 7 décembre 1944, trois ans exactement après la mort de Whiteman, Mac Guire menait une patrouille de quatre

P.38 « Lightning » en chasse libre sur les aérodromes ennemis de Cebu et Los Negros. Son co-équipier était le major Rittmayer, 14 victoires.

A deux mille pieds au-dessus de Los Negros ils virent se faufiler entre les montagnes un Zero laqué d'un beau noir brillant avec ses deux soleils rouges sur les ailes. Cet avion ennemi — on le sut par recoupement le lendemain — venait de mitrailler une vedette lance-torpille américaine qui recherchait un pilote abattu en mer, et rentrait probablement à court de munitions.

Les quatre Lightnings piquèrent. Le Zero attendit patiemment qu'ils fussent à portée de tir, vira sec à gauche et se retrouva dans la queue de Rittmayer. Une rafale bien ajustée enflamma un des moteurs du Lightning. Rittmayer, surpris, appela au secours et Mac Guire arriva. Le Zero renversa son virage, vira sec et tira. Mac Guire s'écrasa en flammes. Looping, dernière rafale, et les débris de l'avion de Rittmayer s'éparpillèrent sur l'aérodrome ennemi. Ayant épuisé ses munitions, le Zero resta calmement à tourner avec les deux autres Lightnings qui ne purent le toucher, et quand six autres Zeros décollèrent au secours de leur camarade, les Américains rompirent le combat plein gaz, encore heureux d'avoir sauvé leur peau dans cette aventure.

Grâce au ciel tous les pilotes japonais n'avaient pas cette envergure.

Un des pilotes qui servirent dans la R. A. F. sous mes ordres en 1945 sur Tempest, un ineffable Australien appelé Bay Adams (voir *le Grand Cirque*) me raconta son premier combat avec des Zeros le 6 juillet 1943 au-dessus de Darwin.

Il faisait partie d'une formation de vingt-quatre Spitfires qui interceptèrent le raid classique bi-hebdomadaire de vingt-sept bombardiers escortés par vingt et un Zeros. Suivant leurs instructions ils foncèrent aussitôt sur les bom-

hardiers dont dix furent descendus sans pertes, le reste larguant les bombes. Leur mission remplie, les Spitfires tentèrent de se défilier sans se frotter aux Zeros, mais l'escorte très agressive réagit violemment et il fut nécessaire de faire face aux Zeros furieux.

Bay qui venait de pulvériser un Sally, commit l'imprudence de foncer derrière un Zero qui piquait en pente douce. A peine le Spitfire eut-il ouvert le feu à cinq cents kilomètres à l'heure que le Zero fit un looping parfait sur deux cents mètres de rayon et se retrouva dans la queue de Bay sidéré, qui eut heureusement le réflexe instinctif de passer sur le dos et de se dégager dans un piqué à mort vertical, de sept mille mètres au ras de la mer.

Ce jour-là, sept Spitfires furent abattus, et deux Zeros seulement vinrent s'ajouter au score de dix bombardiers.

*
**

Ces quelques exemples démontrent que le Zero était un adversaire de taille entre les mains d'un pilote de force moyenne.

Quel était donc le secret des ingénieurs japonais qui l'avaient dessiné ?

Le colonel Hayward, du centre d'essais en vol de Wright Field en donne la réponse en une phrase :

« Le Zero ? — c'est un avion de tourisme léger équipé d'un moteur de 1.300 chevaux ! »

En effet, il pesait à vide 1.780 kilos — alors que le Spitfire IX de mêmes dimensions avec un moteur à peine plus puissant en pesait 2.995 !

Les deux avions avaient pourtant l'un et l'autre comme armement principal deux canons de 20 mm. et une charge de munitions équivalente.

Comparé aux deux chasseurs américains standard de 1944 — le P.47 G. et le P.38 G. — le Zero de 1942 grim-pait à 3.000 mètres en trois minutes exactement et à un angle proprement phénoménal de 45° tandis que quatre minutes étaient nécessaires aux deux chasseurs américains.

Le Mustang P.51, le plus rapide des chasseurs de l'U. S. Army en 1944, avec 1.950 CV, ne faisait que cent cinq kilomètres à l'heure de plus à 7.000 mètres que le Zero 1942. D'ailleurs en 1944 les Zeros étaient remplacés en première ligne par les Georges qui abattaient gaiement leurs six cent quatre-vingts kilomètres à l'heure !

Le véritable secret du Zero résidait dans son système de construction. Au lieu d'être conçu en pièces séparées — ailes, fuselage, empennages, bâti, moteur, etc... — assemblées ensuite, la structure du Zero était « intégrale », c'est-à-dire d'une seule pièce, — ou plus exactement en deux parties « intégrales ».

Le bâti-moteur, la carlingue et le poste de pilotage ne formaient qu'un bloc rigide avec les ailes à double longeron continu. A cet ensemble se juxtaposait un autre bloc comprenant la partie postérieure du fuselage et les empennages, les deux parties solidement réunies par une couronne de quatre-vingts boulons.

Tous nos ingénieurs nous diront que sur le plan de la production rationnelle c'était un non-sens. C'est peut-être vrai, mais en tout cas sept mille Zeros furent construits en trois ans dans la seule usine de Nagoya.

L'économie de poids ainsi réalisée était de l'ordre de 45 %, et pourtant la structure en était à la fois dense et très légère. Les métaux spéciaux légers — dans la fabrication desquels les Japonais étaient passés maîtres — étaient utilisés à la limite extrême de résistance.

Le moteur en étoile de 14 cylindres, Nanajima Sakaé qui l'équipait — encore un dérivé de notre bon vieux Gnome

et Rhône K-14, ce qui finit par nous faire croire que nous sommes les seuls à ne pas pouvoir faire marcher nos propres moteurs ! — passa de 1940 à 1943 de 1.020 CV à 1.315 CV de puissance au décollage. Il possédait alors un compresseur à deux étages, un carburateur inversé et une hélice tripale Mitsubishi-Hamilton de 3 m. 10 de diamètre. Avec ce dernier moteur, le Zero atteignit 544 kilomètres à l'heure à 6.000 mètres d'altitude (résultat des essais de Wright Field avec un avion capturé en plus ou moins bon état).

A aucun moment il ne faut oublier non plus qu'il s'agit là d'un chasseur embarqué de l'aéronavale, avec toutes les servitudes que cela implique depuis la crose d'appontage jusqu'aux caissons étanches dans les ailes pour la flottabilité.

En revanche, la construction d'un chasseur parfait n'étant qu'une suite de compromis, le Zero avait une grave faiblesse. Les ingénieurs japonais qui l'avaient conçu, n'avaient en vue qu'un engin d'attaque, sans rien de prévu pour la défense. C'était un peu la méthode des ingénieurs allemands de 1939, et tout comme eux, ils allaient le payer cher.

Le Zero était un avion offensif, qui devait tout vaincre et balayer rapidement avant que l'adversaire puisse riposter. Il n'avait ni réservoirs protégés *self-sealing*, ni blindage pour le pilote. C'était un véritable piège à feu !

Alors que les avions alliés plus lourds pouvaient supporter des dégâts terribles et encore sauver la peau précieuse du pilote, le Zero, ensemble très résistant aux manœuvres les plus violentes et serrées — il tenait 12 G — cédait sous l'impact des projectiles, ses réservoirs d'essence flambaient et il se déchirait littéralement en l'air comme du papier de soie !

La technique du combat contre un tel appareil consis-

taît à se tenir hors de portée, et mener le combat sur un plan vertical en évitant le tournoiement horizontal. Les Focke Wulfs employaient les mêmes tactiques contre nous lorsque nous avions des Spitfires, mais la vitesse du chasseur anglais permettait de limiter les dégâts. Une fois la manœuvre bien assimilée, le pilote allié qui avait survécu pouvait toujours traduire en vitesse le poids supérieur de son appareil, et refusant le virage, finir par tirer le Zero. Une seule rafale de 20 mm. ou de 13 mm. ensuite suffisait.

Les caractéristiques générales du Zero étaient très orthodoxes — 11 mètres d'envergure et 9 m. 03 de longueur. Une surface portante confortable de 22 mètres carrés lui assurait une très faible charge alaire de l'ordre de 100 kilos au mètre carré, alors que par exemple mon Tempest en supportait 269.

La construction était très soignée, et le poste de pilotage confortable, quoique de dimensions quelque peu exigües pour un pilote européen normal.

Les instruments étaient bien disposés et à la portée de la main. Les accessoires de bonne qualité étaient généralement des appareils américains construits sous licence. Seules exceptions, les jauges à essence — chose fort désagréable pour les pilotes obligés de voler presque constamment au-dessus de la mer — étaient peu sûres, et le circuit hydraulique fuyait de façon chronique.

L'armement comprenait deux canons Oerlikon de 20 mm. allégés, dans les ailes avec 100 obus par chargeur, ainsi que deux mitrailleuses 7 mm. 7 de capot avec 600 balles chacune.

Sous les ailes, un montage permanent permettait d'emporter soit deux bombes de soixante kilos au phosphore, détonnées par capsule barométrique pour le bombardement aérien des formations de Super-Forteresses — soit pour les missions *Kamikases* deux bombes de 250 kilos non largua-

bles. Avec cette dernière charge, toute manœuvre comportant des G négatifs était évidemment interdite.

Le Zero disposait de trois réservoirs d'essence internes d'une capacité totale de 780 litres, et d'un réservoir largeable — il fut le premier chasseur du monde ainsi équipé — de 470 litres suspendu entre les deux jambes du train d'atterrissage escamotable. Il avait ainsi un rayon d'action d'environ cinq cents kilomètres, énorme pour l'époque.

Une version spéciale du Zero fut construite pour l'armée impériale japonaise. Pour en augmenter la rapidité d'évolutions latérales, les ailes en furent rognées (un peu comme pour le Spitfire V D). Son premier nom de code fut *Hap*, d'après le général Henry « Hap-pour-les-amis » Arnold commandant en chef l'U. S. Air Force.

La petite histoire nous conte que ce ne fut point pour longtemps :

Un jour, à une réunion d'Etat-Major de Washington, un officier décrivait la bataille de Leyte devant une assemblée de généraux hilares, expliquant qu'un grand nombre de Haps avaient été descendus en flammes...

Arnold bondit, et demanda sur un ton explosif qui avait ainsi baptisé cet appareil. L'officier, souffle coupé, ne sut que répondre que l'on était en train de changer ce nom déplacé, et sans même savoir si Arnold était vraiment fâché au fond, télégraphia d'urgence à T. A. I. U. d'en changer le nom.

Hap devint donc *Hamp*, mais deux ans plus tard, au moment de l'armistice, le personnel de T. A. I. U. en riait encore.

CHAPITRE III

UNE JOURNÉE A MALTE

1942

Quand j'ai noté dans mon journal :
« *Drôle de guerre et drôle de façon de la commencer.* »
j'avais à l'esprit tout cet immense gâchis d'argent, de matériel
et de vies humaines — tout ce chaos de précipitation et de
désordre.

Si nous nous étions préparés à temps pour la guerre, le coût
en aurait été d'une goutte d'eau au lieu d'un océan. Et alors
nous, les militaires, qui n'avons au début que ce que l'on a
bien voulu nous donner en aumône pour défendre le pays,
nous échouons, et les politiciens demandent notre tête car il
faut trouver des coupables...

AIR MARSHALL SIR HUGH LLOYD,
Commandant la R. A. F. de Malte en 1941.

« J'espère que la leçon de Malte ne sera jamais oubliée.
« J'espère que plus jamais le manque de prévoyance chro-
nique jusqu'alors des démocraties n'obligera nos héroïques
gosses à affronter une lutte aussi inégale et à dépasser de loin
les limites les plus reculées de l'endurance... »

MARÉCHAL TEDDER,
Commandant en chef la Royal Air Force.

UNE JOURNÉE A MALTE

J'ai rencontré le sous-lieutenant George Beurling D. S. O., D. F. C., D. F. M. and Bar pour la première fois à Catfoss fin juillet 1944.

Je venais de terminer mon tour d'opérations le 7 juillet avec les missions de couverture du débarquement de Normandie.

Catfoss était l'école supérieure de tir, où la Royal Air Force réunissait les pilotes ayant une certaine expérience et des victoires, pour essayer de mettre au point de nouvelles méthodes de tir, de combat, de nouvelles armes et des viseurs nouveaux.

Arrivé le matin même, avec un groupe d'autres pilotes venus des quatre coins des cieux où l'on se battait, je me rendis, après avoir rangé mes affaires dans la chambre qui me fut attribuée, au mess des officiers pour le lunch.

Dans un coin du salon vide, allongé, ou plutôt enroulé autour d'un fauteuil, se trouvait un garçon en battle-dress, sans insignes de grade, sans décorations et portant autour du cou une vieille paire de bas de soie féminins...

A mon salut un peu gêné — que diable faisait là ce deuxième classe sans gêne ? — il répondit par un vague grognement où je discernai une trace de cet inimitable accent canadien.

Je me plongeai dans la lecture du dernier numéro de *Punch*, puis, fatigué par le voyage, je m'endormis proprement, pour être finalement réveillé par une violente altercation :

— *Who are you? — Stand up! — what the bloody hell do you think you are doing here?... (1)*

C'était un nouveau venu, en battle-dress également, mais dont les insignes de grade étaient cachés par une Irving Jacket... Je le voyais de dos et je ne reconnus pas tout de suite sa voix de sergent-major !

Sans bouger d'un pouce, levant simplement la tête, mon deuxième classe répondit par deux simples syllabes — mais qui voulaient en dire bien long, en anglais.

Son interlocuteur explosa littéralement, et alors j'identifiai la voix du Group-Captain Malan D. S. O., D. F. C. — trente-deux victoires aériennes — qui commandait la base de Biggin Hill alors que j'étais sergent pilote à l'Alsace, et qui devait maintenant être le patron de Catfoss.

— *Out with you and come back only properly dressed! (2)*

Il était difficile de se méprendre sur le ton de commandement furieux.

Cette fois le Canadien comprit qu'il avait affaire à forte partie, et, avec un sourire d'une exaspérante insolence, se leva tout doucement, ramassa sous le fauteuil une casquette informe tachée d'huile à la visière effrangée, et, traînant les pieds, sortit les mains dans les poches...

Je m'étais également levé, et Malan se retournant me vit et vint à moi la main tendue.

— Hello, Clostermann. Heureux de vous revoir. Vous savez qui est cet individu ? — eh bien c'est Beurling, vous

(1) — Qui êtes-vous ? — Debout ! — Que diable croyez-vous faire ici ?...

(2) — Sortez et revenez lorsque vous serez convenablement habillé.

savez bien, le type de Malte ! J'ai compris son petit manège de chat sauvage. Il attendait tout simplement qu'un modeste officier lui saute dessus pour pouvoir l'assommer d'un dédaigneux : *I am Beurling, and blast you* (1) ! Il a déjà fait le coup tous les matins pendant huit jours dans les salles d'attente du ministère de l'Air. Mais cette fois-ci — pas de chance — il tombe sur moi, qui descendais des Boches alors qu'il n'était qu'un chasseur en layette !

C'est d'ailleurs une bonne leçon pour lui, et il vaut mieux que cela soit arrivé le premier jour, discrètement, comme ça il saura sur quel pied danser ici.

Mais ne vous méprenez pas sur les apparences, c'est un type remarquable !...

Je compris vite pourquoi Malan tenait à prendre barre de suite sur ses pilotes, car il y avait à Catfoss une invraisemblable écurie de « cracks » de l'aviation de chasse de toutes les nations...

— Kingaby D. S. O., D. F. M. et deux Bars, qui avait descendu dix-huit Messerschmitts 109 en trois mois de combat sur Londres.

— « Timber » Woods D. S. O., D. F. C., de Malte également.

— Jack Charles de Biggin Hill...

— Deux chasseurs de nuit tchèques avec vingt-cinq victoires entre eux, Salsky D. S. O., D. F. C. et deux Bars, le Polonais, et des Américains, dont le fameux Richard Bong du Pacifique...

Je me sentais bien ridicule au milieu de cette constellation avec ma modeste D. F. C.

Bong l'Américain, et Beurling tranchaient nettement sur le reste. L'Anglais, de même que l'étranger formé par la

(1) — Je suis Beurling, et allez au diable !

R. A. F., a en général cette sorte de pudeur du « *line shooting* » et la modestie taciturne du Britannique.

Bong, qui avait alors remporté trente-sept victoires sur les Japonais en pilotant un Lockheed *Lightning*, était arrivé huit jours auparavant des Etats-Unis avec la ferme intention de montrer à cette pauvre R. A. F. comment descendre des avions ennemis.

Bong et Beurling devinrent vite des inséparables, car ils avaient trop de points communs. Ils étaient des tireurs d'élite, de remarquables pilotes, et avaient tous les deux une haute opinion d'eux-mêmes.

Je sais bien que c'est là la maladie chronique des pilotes de chasse, mais ils en présentaient les symptômes d'une manière très aiguë...

Chez Beurling c'était une juvénile exubérance, et aussi la conséquence des obstacles inouïs qu'il avait dû surmonter pour devenir pilote. Chez Bong, c'était purement et simplement congénital...

Les caractères qui se ressemblent s'assemblent — je complétais vite le trio. Jacques, qui arriva quelques jours plus tard, s'inscrivit au groupe, et nous fûmes bientôt connus sous le nom des « quadruplés de Catfoss ».

Notre conversation uniforme — qui ne roulait que sur les avions, les canons, le tir, les tactiques, les histoires de combat accompagnées de force gestes — faisait vite le vide autour de nous...

C'est chaque fois avec émotion que je relis les notes que j'ai alors rédigées — toutes leurs conversations fourmillaient d'enseignements précieux et de détails inédits sur Malte et le Pacifique.

Bong s'est tué au début de 1945 au cours d'un exercice de combat sur *Shooting Star* aux U. S. A. après avoir remporté trois autres victoires dans le Pacifique. Bong est le seul pilote allié — à l'exception peut-être de *Killer Cald-*

well l'Australien — à avoir descendu quarante avions ennemis homologués.

Beurling — « *Screwball* » pour les amis — s'est écrasé en 1947 en décollant de Rome sur un vieil avion des surplus américains, bourré de munitions destinées à Israël au moment de la guerre de Palestine.

J'ignorais ce qu'il était devenu après la guerre, et ce n'est que par hasard qu'une photo publiée dans un magazine français — *Images du Monde* du 3 juin 1948 — me tomba entre les mains il y a deux ans. Elle représentait les débris carbonisés, encore fumants d'un avion, et ce n'est qu'après avoir lu la légende, que je compris. J'en avais presque les larmes aux yeux.

Pauvre George, il avait un besoin organique d'aventures et de danger et il n'avait pu se réadapter à la vie civile.

Je n'ai connu ni Navarre ni Nungesser, mais ce que j'ai pu apprendre d'eux — que j'admirais profondément — me confirme que Beurling était le pilote de cette guerre qu'ils auraient le plus aimé...

C'est à leur mémoire que je dédie l'histoire du premier contact de ce jeune Canadien avec Malte, où en douze jours de combat il détruisit vingt-sept avions italiens et allemands.

*
**

Beurling, comme beaucoup d'autres pilotes de la R. A. F. avait été volontaire pour le service à Malte. Tous ceux qui devaient y partir appelaient l'île de Malte le « Paradis des chasseurs » — et comme bien peu de ceux qui partirent revinrent pour donner leur opinion sur ce paradis, le nom resta.

Malte, petit îlot de deux cents kilomètres carrés, isolé

par la défaite de la France en 1940 et le manque de vision stratégique des chefs d'Afrique du Nord, était une douloureuse épine plantée dans la chair de l'Axe.

Cette piqûre dégénéra en abcès purulent, et l'Afrika Corps, malgré tout le talent de Rommel, en mourut.

Toute l'importance de Malte comme base stratégique, résidait dans ses capacités offensives, à mi-chemin entre l'Afrique et l'Italie. Les effectifs en avions furent toujours squelettiques, mais les quelque vingt avions torpilleurs Blenheim et Beaufort, huit Glenn Martin et recco-photo et trente Wellingtons de bombardement de nuit, éparpillés sur les neuf kilomètres de piste de Luqa et Safi, cachés dans des abris souterrains, asphyxièrent littéralement les Allemands en Libye.

Ces quelques avions menés par des équipages tenaces, au courage sublime, supportant des pertes de 30 % par mission, renouvelés à flot continu, réussirent à couler en sept mois de 1941, 56 % de tout le tonnage marchand allemand et italien disponible en Méditerranée.

En juin 1941 — 34.000 tonnes coulées — 25.000 tonnes sévèrement endommagées et pratiquement inutilisables — 27.500 tonnes endommagées.

En juillet 1941 — 83.000 tonnes coulées — 64.000 tonnes sévèrement endommagées et 37.000 tonnes endommagées.

En août 1941 — 122.900 tonnes coulées — 28.800 tonnes sévèrement endommagées et 25.200 endommagées.

Ciano écrit à cette époque dans son journal :

« Cette campagne de Rommel devient une folie. Notre flotte marchande ne durera pas un an à cette cadence. »

Dans les « Comptes rendus des conférences navales du Führer » traduites par l'Amirauté britannique, l'on trouve p. 1231 cet aveu de Dœnitz en septembre 1941 :

« Même avec tout le tonnage espagnol et les navires que nous pourrions saisir en envahissant le Midi de la France, même en multipliant par dix les activités des chantiers navals en Italie, nous ne pourrions entretenir une nouvelle campagne Rommel encore un an. Il faut détruire Malte. »

Le 9 novembre 1942, le Haut-Commissaire du Reich pour la Marine marchande disait (p. 1412) :

« Le Maréchal Rommel m'a informé de la dévastation des transports maritimes dans la Méditerranée où tout n'est qu'effroyable désordre causé par les avions de Malte. »

Rommel écrivait à la même époque à Hitler :

« J'ai moi-même prévenu le maréchal Kesselring des conséquences tragiques pour mes moyens de transport entre l'Italie et l'Afrique, s'il n'arrivait pas à obtenir la supériorité aérienne sur Malte. »

Les Allemands et les Italiens essayèrent. Pendant deux ans Malte fut écrasée par les bombardements. Deux *Flieger Korps* — soit 600 avions Junkers 88 et Messerschmitts 109 — furent massés sous les ordres de Kesselring en Sicile, à 120 kilomètres à peine de Malte devenue un véritable « piège à bombes ». En effet pour les « trois cent mille prisonniers de Malte » comme les appelait la radio allemande il n'y avait aucun refuge. Les habitants de Londres — 1.500 kilomètres carrés — pouvaient à la rigueur être évacués ailleurs...

Les relations se tendirent de plus en plus entre Kesselring et Rommel qui espérait voir Malte pulvérisée en trois mois, et qui attendait avec l'impatience que l'on devine, au début 1942, ses 600 avions immobilisés en Sicile, qui auraient retourné la face des choses en Libye.

Malte affamée, sans essence, sans vivres, sans munitions, aux canons de D. C. A. lisses et usés, pouvait mettre en l'air pour se défendre une moyenne de douze à dix-huit

Spitfires le matin. Ce chiffre était réduit généralement à quatre avions vers six heures du soir. Souvent, pendant deux jours de suite, Malte n'avait que cinq Spitfires en état de voler...

Jamais les Allemands malgré leurs efforts désespérés ne purent empêcher les avions torpilleurs d'opérer. Jamais les Allemands ne furent en état de tenter un débarquement comme celui de Crète — et pourtant il n'y avait que cent vingt kilomètres à parcourir et seulement quatorze mille hommes de troupe en garnison, mal armés...

Qu'en pensent nos chefs d'Afrique du Nord, cherchant à justifier leur inaction — le mot est faible — derrière une hypothétique menace de débarquement allemand ?

D'un autre côté, il n'était possible de ravitailler Malte qu'au compte-gouttes, par avion. Chaque tentative pour faire percer un convoi naval jusqu'à l'île assiégée se termina par un désastre.

L'aérodrome de Takali seul, reçut en avril 1942 trente-deux fois le tonnage total de bombes larguées sur la ville de Coventry, la plus bombardée d'Angleterre !

La maintenance des avions de défense — entre moteur et cellule il n'y a pas loin de cinq cent mille pièces dans un Spitfire — était un problème quotidien. Le trou d'un obus de 20 mm. dans le fuselage d'un des chasseurs survivants était une véritable calamité nationale. Les mécaniciens travaillaient jour et nuit dans des conditions épouvantables, et les pilotes, épuisés, tous minés par le « *Malta dog* » sorte de dysenterie aiguë provoquée par les légumes de l'île, devaient livrer jusqu'à cinq combats par jour.

Heureusement, tout comme pendant la bataille de Grande-Bretagne en 1940, l'organisation de la couverture radar et une discipline de fer dans les escadrilles permirent d'utiliser les rares avions avec le maximum d'efficacité.

Kesselring devait déclarer :

« Je n'ai jamais pu comprendre où et comment la R. A. F. de Malte dissimulait ses huit ou dix escadrilles de Spitfires. »

Huit ou dix escadrilles ! — S'il avait su qu'il n'y avait qu'un squadron d'Hurricanes et deux de Spitfires, soit quatre-vingt-dix avions dont 15 % seulement en état de voler...

Comme les avions de chasse de renfort ne pouvaient arriver directement en vol à cause de leur autonomie trop réduite, il était nécessaire de les amener par navire porte-avions jusqu'à deux cents kilomètres de l'île. L'Angleterre perdit au cours de ces opérations le porte-avions *Eagle* coulé par un sous-marin à son troisième voyage, et l'*Illustrious* si gravement endommagé à son quatrième qu'il fallut le convoier aux Etats-Unis pour le réparer.

Le *Wasp*, porte-avions américain, fit à son tour trois voyages et y renonça vite — c'était à l'époque où ces navires valaient dix fois leur pesant d'or dans le Pacifique.

Quand au 1^{er} janvier 1943 se termina victorieusement la bataille de Malte, elle avait coûté huit cent quarante-quatre Spitfires et la vie de cinq cent dix-huit pilotes de la R. A. F. Kesselring y avait laissé trois cent quatre-vingt-dix Junkers 88, quatre cent trois Messerschmitts 109 et cent quatre Junkers 87. Les Italiens contribuèrent au score total avec deux cent trente-sept Macchis 202, trois cent trente-trois CANT Alcyone et Savoia 79, plus, un échantillonnage d'avions allant du Reggiane 2001 à l'hydravion trimoteur.

C'est à la mi-42, à l'époque du dernier effort désespéré de Kesselring et de la Regia Aeronautica d'Italia, à l'heure où le destin de Malte — donc de la bataille de la Méditerranée — ne tenait qu'à un fil, que « *Screwball* » Beurling devait entrer en action.

*
**

Malte — « Paradis des chasseurs » — le 9 juin 1942.

L'Eagle escorté seulement par deux torpilleurs force la vitesse et laisse en arrière le convoi U. K. en route vers Malte.

Il est cinq heures du matin et le soleil pointe à l'horizon.

Le pont du porte-avions est couvert de Spitfires V munis de réservoirs supplémentaires.

Les pilotes vérifient une dernière fois leurs appareils. Ce sont des Spit V TC tropicaux, armés de quatre canons de 20 mm. — série ratée dont le Fighter Command ne veut pas en Angleterre — et raclés pour Malte au fond des tiroirs des dépôts. Tant pis, ce sont au moins des avions neufs, et en cette dure époque où tout le monde pleure pour des chasseurs — de Moscou à Londres, de l'Australie à l'Alaska et de la Libye aux Caraïbes — les pilotes s'estiment encore heureux.

Ils ont quand même l'estomac un peu serré — aucun d'entre eux n'a jamais décollé du pont d'un porte-avions.

Tandis qu'ils s'attachent, les mécaniciens finissent de loger leurs maigres bagages dans les casiers à munitions des mitrailleuses et de deux des canons — les deux autres de 20 mm. sont chargés.

L'officier de vol de l'aéronavale donne par haut-parleur les derniers conseils de pilotage, de navigation ainsi que les caps, les horaires et les longueurs d'onde.

A 6 h. 05 le premier Spitfire décolle.

Pointant son drapeau jaune, le chef de pont fait signe à Beurling de partir. Son tour est venu, et, un peu crispé, il ouvre lentement les gaz en tenant les freins serrés. Dès

que la queue remonte et que le Spit s'ébroue comme un cheval bridé, il lâche tout...

Tiré par ses quinze cents chevaux, l'avion roule à peine, et, aidé par un vent de cinquante à l'heure en plus des vingt nœuds du navire, il décolle franchement.

6 h. 30. Le dernier des Spitfires a décollé, et aussitôt l'*Eagle* fait demi-tour — il n'est qu'à cinquante kilomètres des côtes d'Algérie et les sous-marins ennemis rôdent...

Déjà en formation, les trente-deux avions s'éloignent, cap vers l'est pour les longues deux cent quarante minutes de vol qui les amèneront à Malte.

La mer toute bleue, sans une ride — la ligne violette des côtes de Tunisie à droite — la tache claire de Lampédusa — et là-bas à gauche, sous le front d'orage qui prend forme, c'est la Sicile avec ses quatorze aérodromes bourrés de Messerschmitts.

De plus en plus fréquentes, au fur et à mesure que Malte se rapproche, des bribes de conversations radiotéléphoniques arrivent dans les écouteurs, — et aussi commence l'interférence de la *radio-location* allemande, grelottante aux oreilles des pilotes comme la sonnerie d'un vieux téléphone.

La formation est à sept mille mètres et le froid est vif malgré le soleil...

Encore quinze minutes de vol. Malte appelle :

— *Hullo Condor Leader, this is Timber calling, steer o eight one and hurry-up. Do not answer ; repeat DO NOT ANSWER. Out (1).*

Les choses doivent se gêner, et Woodhall, le contrôleur, s'énerve, ayant probablement décelé sur son écran de radar un raid ennemi qui se prépare sur la Sicile. Cela va main-

(1) — Allo Condor Leader, Timber vous appelle. Prenez le cap zéro, huit, un et dépêchez-vous. Ne répondez pas. Je répète : NE RÉPONDEZ PAS. Partez.

tenant être une course de vitesse pour ne pas être coincé au moment de l'atterrissage par la Luftwaffe qui elle aussi est à l'affût, penchée sur ses tubes cathodiques...

Voilà Malte.

Une grande table ovale, grise et verte, perchée sur des falaises blanches posées sur la mer, et flanquée au nord-ouest par les deux petites îles de Comino et Gozo.

La formation se désarticule en patrouilles de quatre qui piquent. Les détails apparaissent — baie tourmentée de Marsa Xlokh, échancrure profonde du port de Valette ceinturé d'un échafaudage de maisons plates, la trame serrée des haies et des murs de pierre découpant et recoupant encore en parcelles minuscules les champs arides. Plus loin, l'énorme plaie lépreuse, criblée de cratères de bombes de l'aérodrome principal...

Beurling a repoussé son habitacle et tandis que les premières sections, roues et volets baissés entrent dans le circuit, il examine les lieux.

Habitué à l'ordonnance régulière des aéroports d'Angleterre, il regarde avec surprise cette étendue de terrain, longue de huit kilomètres d'où partent dans tous les sens des embryons de piste, des chemins de roulement sinueux qui se perdent dans les abris d'avions souterrains...

Cet invraisemblable aérodrome est en réalité constitué par la juxtaposition de trois terrains — Luqa, Safi et Hal Far — réunis par deux bandes empierrées qui permettent pratiquement aux avions de décoller et d'atterrir n'importe où, c'est-à-dire sur les surfaces laissées intactes par le dernier raid ennemi.

Quelle que soit la violence des raids allemands, il reste toujours un coin utilisable pour les avions. D'immenses tas de cailloux sont en réserve çà et là pour boucher les cratères de bombes aussitôt l'alerte terminée. Tout le long du périmètre, quand il n'est pas bordé par la falaise où sont

creusés des hangars, il y a une série d'alvéoles aux parois épaisses qui abritent les avions contre les éclats.

Des débris d'ailes et de fuselages calcinés sont semés partout.

Six Spitfires décollent pour couvrir l'atterrissage des nouveaux venus.

Le terrain grouille d'hommes.

Beurling ne sait pas trop où se poser. Il se contente de suivre le mouvement et se retrouve sur une piste cahoteuse au bout de laquelle un groupe de soldats lève les bras. Au passage deux d'entre eux se pendent aux extrémités de ses plans. Un troisième saute sur l'aile et s'accroche à son épaule pour le guider.

Dans le vent de l'hélice l'homme lui hurle à l'oreille de se dépêcher — les Boches arrivent !

Finalement il se retrouve dans une sorte de terrier de lapin formé par des piles de bidons remplis de sable...

Avant d'avoir le temps de reprendre son souffle une bande gesticulante d'individus bizarres l'entoure — mal rasés, vêtus indifféremment de débris d'uniformes de la *Navy*, de la R. A. F. ou de l'armée de terre.

Le mécanicien qui l'a guidé coupe les contacts. L'avion est retourné par trois solides gaillards qui empoignent la queue du Spitfire et le font pivoter face à l'aérodrome. D'autres hommes arrivent en chancelant portant des jerrycans d'essence...

Beurling ahuri est expulsé de son siège par un pilote qui s'installe précipitamment à sa place. Bousculé par tous ces enragés, il se retrouve dans une tranchée-abri creusée au fond de l'alvéole. Les affaires qu'il a amoureusement rangées dans les casiers d'ailes voltigent dans tous les sens...

— *Hurry-up ! Hurry-up !*

— Dépêchez ! Vite ! Vite ! Vite !

On n'entend que ça.

Les armuriers arrivent en courant, le tournevis entre les dents, les bras encombrés de bandes d'obus et de balles. Le spécialiste radio, écouteurs aux oreilles a déjà ouvert les portes de visite du fuselage, changé les cristaux du poste et vérifié les attaches de batterie. La bouteille d'oxygène vide est remplacée par une autre, pleine, qui était toute prête dans un coin.

Vite ! le pilote s'impatiente et tape sur le fuselage.

Décontenancé, Beurling allume machinalement une cigarette pour se la voir aussitôt arrachée des lèvres par un énergumène qui lui crie des injures et est déjà reparti à son travail avant qu'il puisse protester. En effet l'essence déborde du grand entonnoir doublé de peau de chamois filtrante où une chaîne de soldats déverse les bidons en série.

En un tournemain, le réservoir supplémentaire est démonté.

— *Hurry-up for Christ sake ! (1)*

Car voilà que dans le lointain roulent les feux de salve des batteries de Bofors — Bang! Bang! Bang! Bang! Bang! — les cinq aboiements du chargeur — Bang! Bang! Bang! Bang! Bang!...

Déjà la D. C. A. — donc l'ennemi arrive.

L'équipe de maintenance travaille frénétiquement.

De tous côtés sur l'aérodrome, éclate la sonorité nerveuse des moteurs Merlins qui démarrent...

— O. K. ? — Contact.

Le Spitfire débarrassé en un clin d'œil de la grappe d'hommes qui le submerge, démarre à son tour, soulevant un ouragan qui disperse les chemises, le linge et les affaires de toilette de Beurling éparpillées par terre et piétinées.

(1) — Dépêchez-vous pour l'amour de Dieu !

L'avion sort de l'abri à grands coups de gaz et de freins qui font frémir le gouvernail de direction. A plat ventre sur l'aile, se retenant d'une main au bord d'attaque et de l'autre vissant solidement le dernier panneau de mitrailleuse, il y a encore un armurier qui lâche tout, son travail fini, au moment où le Spitfire met plein gaz pour décoller. Il roule sur le sol, et n'évite que d'un cheveu de se faire assommer par le gouvernail de profondeur...

Beurling est maintenant tout seul. La foule enragée s'est évaporée. Il sort de son trou et se dirige vers l'entrée du fer à cheval pour se heurter à trois des pilotes arrivés avec lui sur l'*Eagle*, encore tout aussi ahuris que lui, et qui l'entraînent dans une course folle vers un abri.

Il est temps.

L'air vibre du grondement puissant d'une grosse formation en altitude et déjà sonnent les coups de trompette des Spitfires attaquant.

Le crépitement clair des mitrailleuses brode sur la sourdine haletante des 20 mm. Hispano.

Attention !

Il n'a que le temps de se retourner pour voir six Messerschmitts 109 — arrivés sournoisement au ras de l'eau — sauter la falaise d'Hal Far et traverser en tirant tout l'aérodrome à sept cents à l'heure.

C'est la première fois que Beurling voit des 109. Il n'avait rencontré au-dessus de la France alors qu'il était au squadron 222, que des Focke Wulfs 190.

L'un des 109 passe à dix mètres de lui, et au bruit assourdissant de son moteur se mêle le miaulement des obus de 40 mm. de la D. C. A. qui tire horizontalement et arrose le terrain d'éclats...

Beurling reçoit à ce moment une secousse qui le jette à plat ventre dans une tranchée. C'est un camarade qui l'a poussé. Il lève la tête...

Les Junkers 88 — une cinquantaine escortés par soixante Messerschmitts 109 — commencent leur piqué de bombardement. Les uns après les autres les gros bi-moteurs dévalent à 65° en une longue file qui semble ininterrompue vers l'aérodrome.

Le son grave des moteurs s'est fondu dans un crescendo aigu, la terre tremble et des filets de sable dégoulinent dans la tranchée... parabole de bombes noires qui tombent en froissant l'air avec un bruit de train express... Les 88 redressent à cinq cents mètres avec leur nez à facettes et leurs longs fuseaux moteurs.

Tonnerre des explosions — mottes de terre — éclats qui fauchent tout et passent en virevoltant, mortelles touppes d'acier...

Chaque déflagration se répercute en ondes de choc dans le sol, et chaque fois Beurling reçoit comme un coup de pied dans l'estomac.

Les douilles vides de 20 pleuvent partout et résonnent sur les bidons vides. Un Junker 88 touché prolonge son piqué et s'écrase dans un effroyable fracas entre deux Wellingtons parqués qui prennent aussitôt feu.

Des nuages de poussière s'élèvent, mélangés à la fumée — relent d'acier chaud, de soufre, de cordite... pluie d'éclats de D. C. A...

Choc sourd, suivi de deux autres en ricochet. C'est encore un Ju 88 dont les débris rebondissent dans une gerbe de flammes.

Quatre parachutes se balancent stupidement silencieux dans tout ce vacarme...

Une minute de répit bien relatif, car à trois mille mètres la bataille fait rage. Ça et là des rondes d'avions qui se poursuivent en tirant, des ailes qui brillent et toujours la crécelle des mitrailleuses. De temps en temps un avion quitte le cirque, filant une traînée de vapeur blanche — là

c'est un Spitfire, et cette boule de feu qui s'éteint en mer dans une gerbe d'écume, c'est un Me 109...

Le ciel est truffé d'éclatements noirs de D. C. A. qui apparaissent par poignées — seaux de charbon lancés à la volée par les batteries de Bofors.

Une nouvelle vague de bombardiers cascade du ciel. Deux Ju 88 harcelés par les Spitfires, moteurs en feu, rompent la ligne de file et piquent vers la mer.

Très haut dans le ciel, bien au-dessus de toute cette bagarre, cinq petits points brillants en formation impeccable de 14 juillet... Ce sont des CANT italiens. Personne ne s'en occupe, et pourtant leur salve de bombes parfaitement groupées — par quel miracle ces bombes ont-elles pu traverser ces tourbillons d'avions sans en fracasser un ? — tombe juste à l'intersection des deux pistes en X de Safi...

Les pilotes nouveaux arrivés — couverts de poussière et de gravats, secoués par les déflagrations de bombes en chaîne, rentrant la tête entre les épaules sous la grêle de pierres et d'éclats — sont absolument estomaqués !

Ça alors, c'est la guerre !

*
**

Dix minutes après, tout est fini. Les Spitfires à court d'essence et armes déchargées entrent dans le circuit pour se poser. Cinq Hurricanes venus de l'aérodrome de Takali à l'autre bout de l'île, survolent Luqa pour protéger l'atterrissage de leurs camarades et la dispersion rapide des appareils au sol.

Beurling retourne chercher ses affaires dans l'alvéole et attend le retour de son avion — il ne retrouve ni son rasoir ni sa brosse à dents qui ont dû rester dans un casier d'aile...

Les avions se posent. Deux, dont le train est endommagé glissent sur le ventre et un troisième qui a un bon mètre carré d'aile en moins fait un cheval de bois et capote.

Pratiquement un avion sur trois qu'il voit passer le long du périmètre est plus ou moins touché.

Cela promet.

Un pilote qui revient, épuisé, les yeux injectés de sang, portant un parachute sur l'épaule l'interpelle :

— Inutile d'attendre ton Spitfire. Norman Lee qui le pilotait a été descendu. Dépêche-toi sinon tu vas rater le bus du mess — et pour les huit kilomètres à pied, *Good health chum !* (1)

Le mess est une ancienne carrière de craie — sorte de tunnel enfumé long de cent mètres, donnant de plain-pied sur une petite route en corniche.

La voûte est percée de cheminées d'aération, mais dans la journée il n'y a pas assez d'électricité pour faire marcher les ventilateurs — le précieux courant est réservé aux maigres ampoules électriques et aux pompes à eau.

L'atmosphère est saturée de tabac, de sueur et d'odeurs de cuisine.

Là, couchent et mangent pêle-mêle cent cinquante sous-officiers P. N. des squadrons de chasse et de torpillage !

Les officiers ne sont pas logés à meilleure enseigne. — Leur baraque a été trois fois bombardée et ils se retrouvent dans une sorte de campement de romanichels — toiles et tôles ondulées tendues sur des débris de murs — où l'on étouffe de chaleur l'été et où l'on crève de froid l'hiver...

— L'hiver ne les inquiète d'ailleurs pas trop, car pour tous la même question se pose : Malte tiendra-t-elle jusqu'à l'automne ?

(1) — A la tienne, camarade !

Le déjeuner frugal se compose de cinq olives ridées, d'une tranche de corned-beef frit, 125 grammes de pain, trois figes sèches à peine mûres et une tasse de thé. En supplément les pilotes ont droit à deux cuillers à soupe de carottes râpées arrosées d'huile de foie de morue pour les vitamines indispensables... et à un cachet de sulpha contre la diarrhée...

Beurling est encore trop secoué par son arrivée mouvementée pour avoir le moindre appétit. Et aussi, tout pue l'essence et la suie de pétrole qui écœure. En effet, comme il n'y a pas de charbon, les mess utilisent l'huile de vidange des moteurs pour les réchauds... un avion accidenté est une bénédiction, car ainsi une soupe chaude est distribuée pendant deux ou trois jours !

Pauvre « Screwball » — il y a six heures à peine il mangeait un confortable breakfast sur les grandes tables de chêne ciré, et dans l'argenterie somptueuse du porte-avions, dans une salle à l'air conditionné... véritable croisière de plaisance.

Maintenant, il a sauté à pieds joints à l'autre bout du monde.

Fighters' Paradise ! — paradis aérien peut-être, avec tous ces Junkers 88 et ces Messerschmitts 109 bagarreurs, mais certainement pas un paradis terrestre !

Il va s'asseoir sur une chaise branlante à côté d'Hesslyn le Néo-Zélandais, de Buchanan le Sud-Africain, de Gil Gilbert, de Willie le Kid et d'autres camarades de son groupe attablés avec quelques anciens.

Le contraste est frappant entre les visages rasés et repoussés, les battle-dress neufs touchés à Gibraltar des passagers de l'*Eagle*, et les barbes de huit jours — pas une lame Gillette sur l'île ! — les chemises crasseuses et les pantalons de toile déguenillés des autres...

— Quand Tedder est passé parmi nous le mois der-

nier, — raconte Mickey Butler qui a déjà quatre mois de Malte, sept victoires, une D. F. M. et la dysenterie — il a été épouvanté. J'ai cru qu'il allait sortir son portemonnaie et nous donner dix shillings à chacun pour nous acheter une chemise !

**

Il est 15 h. 20.

« Screwball » à son tour est déjà en alerte renforcée, sanglé dans son cockpit.

Les douze Spitfires du squadron 249 sont alignés au bout de la piste, prêts à partir au premier signal.

La salle d'opérations a relevé dans l'air de la Sicile un trafic radio laissant prévoir qu'un raid se prépare.

Le soleil assomme les pilotes qui cuisent dans leur boîte de métal. Les mécaniciens, avant de se coucher à l'ombre de l'aile, ont étendu une toile humide au-dessus de chaque coupole pour les protéger un peu.

Tout semble danser dans l'air surchauffé qui monte en mille petites colonnes frémissantes...

Plusieurs centaines de Maltais et de soldats, ruisselants de sueur, travaillent à effacer les dégâts du raid aérien de ce matin. Malgré les moyens primitifs, la piste se répare rapidement.

Quelle chaleur ! Dire qu'à sept mille mètres il fera quinze degrés au-dessous de zéro ! — mais comment supporter sans risquer la congestion une combinaison ou des bottes fourrées.

Dans sa tête qui tourne un peu, Beurling se remémore tous les derniers conseils de Grant, son *squadron leader* et de Beverley Hill son chef de patrouille — conseils précieux car ici les combats se déroulent toujours à un contre dix !

Enfin, le voilà à pied d'œuvre, et c'est maintenant qu'il

va récolter la moisson de toutes ces heures de vol que, gosse, il a mendiées au Canada. Toutes ces heures de vol pour lesquelles il a abandonné ses études, travaillé comme un chien dix heures par jour à vendre les journaux dans la neige, crevant de faim pour économiser les dix dollars qui payaient soixante minutes d'ivresse sur un vieux Rambler de 120 CV...

C'est pour cette minute de Malte qu'il a travaillé comme soutier dans un cargo chilien délabré pour payer son voyage jusqu'en Angleterre.

C'est pour ce combat qui va venir, qu'il a tout supporté — étudiant les théories de tir tandis que ses camarades sortaient les filles à Buxton-on-sea, se laissant humilier par les instructeurs de navigation et de maths se moquant de ses pauvres études à peine primaires...

Maintenant, c'est pour le sergent Beurling l'heure de vérité dans une arène à sa taille !

Le mécanicien l'éveille en hurlant : « *Scramble Gozo twenty thousand feet* » (1).

L'habitacle de plexiglass est refermé sur lui — à Luqa il faut démarrer les moteurs et décoller *hood* fermé à cause de la poussière.

La fusée verte de la roulotte de contrôle n'est pas encore retombée que les moteurs des douze Spitfires tournent...

Les Spitfires décrivent en montant une vaste spirale. Les trois sections de quatre largement espacées — c'est la fameuse formation de Malte — se croisent et se recroisent à chaque 360°...

Beurling est le co-équipier de Beverley Hill et son pilotage précis le tient rigidement mais sans effort, à cinquante mètres du plan de son chef de patrouille.

Les pilotes commencent à chercher l'ennemi — coup

(1) — Décollage ! Gozo à vingt mille pieds.

d'œil méthodique à droite, à gauche, en haut, opposition de fuselage rapide pour regarder derrière, balancement d'aile pour scruter la surface de la mer...

24.000 pieds.

Malte, là en bas, est une petite galette sans relief, qu'une aile cache tout entière.

Odeur d'huile rôtie, d'oxyde de carbone, de caoutchouc — et aussi le parfum âcre d'une angoisse imprécise...

— *Salmon Leader, Timber calling, 20 plus big boys at 18.000 and 40 plus fighters fifteen miles out above. Gain angels quickly* (1).

Soixante contre douze, c'est une proportion raisonnable pour Malte. D'habitude c'est à quatre qu'il faut en affronter cinquante.

Auront-ils le temps de prendre l'avantage de l'altitude sur l'escorte ? C'est là le point capital, sinon la bagarre sera dure, car il n'y a même pas dans le ciel désespérément pur l'ombre d'un cirrus pour se réfugier.

— *Aircrafts 11 o'clock slightly below Salmon!* (2)

Une pression sur la direction pour faire chasser le nez galbé du Spit, et en effet quatre fers de lance apparaissent projetés entre ciel et mer, dérivant vite vers les Salmons.

— Et les chasseurs ennemis ?

Les voilà — deux essaims scintillants, loin encore, au-dessus, dans un désordre de petites taches métalliques allongées, dessinant dans le ciel comme une faux.

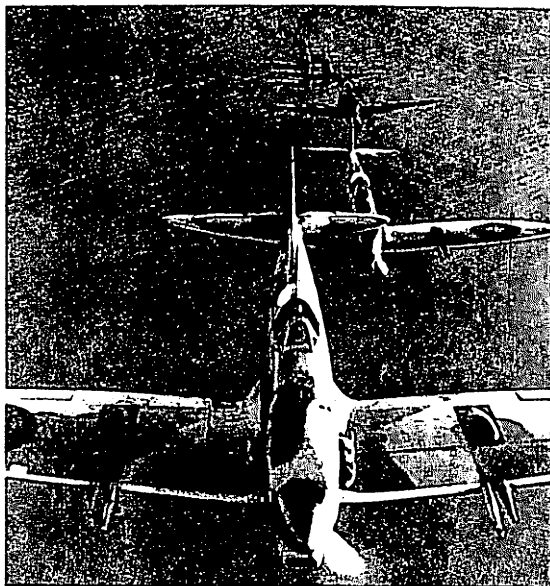
Il n'est plus question maintenant de mener une attaque en règle, soleil dans le dos. Il faut surtout faire vite.

— *Salmon Red going down — Blue and yellow top cover* (3).

(1) Salmon leader, Timber vous appelle, 20 grands garçons Boches à 18.000 et 40 chasseurs à 15.000 au-dessus. Grimpez en vitesse.

(2) Des avions à 11 heures, légèrement au-dessous de Salmon.

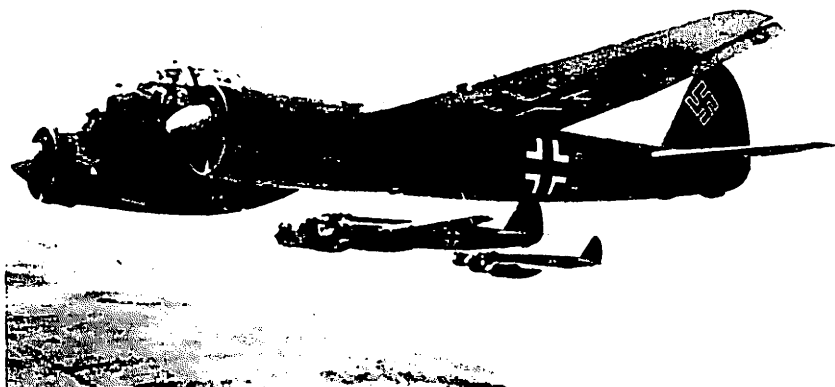
(3) Salmon rouge en dessous. Bleu et jaune au-dessus.



LES SPITFIRES V A 4 CANONS VIENNENT DE DÉCOLLER
DE « L'EAGLE » ET MONTENT AU-DESSUS DE LA MER.



MALTE, « UNE GRANDE TABLE OVALE, GRISE ET VERTE, PERCHÉE SUR DES
FALAISES BLANCHES POSÉES SUR LA MER ».



LES JUNKERS 88 FONÇAIENT MALGRÉ LES SPITFIRES.



LE MACCHI 205, CHASSEUR ITALIEN.



« IL, TIRA LE STUKA DE SI PRÈS QUE LE JU 87
REMPLISSAIT TOUT SON PARE-BRISE ».
(Une journée à Malte, p. 100.)

En avant.

Les fers de lance se sont décomposés chacun en cinq silhouettes de Junkers 88 qui passent mille mètres en dessous, imperturbables, et sur lesquels plongent les quatre Spitfires de la section rouge.

Beverley Hill, suivi de Beurling et des six autres Spits en *line astern* exécute un rapide 360° bien cabré, et la formation s'ouvre en éventail pour bloquer la route aux Messerschmitts 109 qui coulent du ciel comme un banc de poissons.

Sensation d'accomplir l'irrévocable... les longs fuselages jaunes tachetés de vert et d'ocre ceinturés de croix noires... les habitacles carrés et les fines ailes très en avant... filets de condensation au bout des plans des premiers qui redressent et virent à la verticale, nez en l'air, s'appuyant sur la direction braquée.

Chacun pour soi, maintenant.

Bras raidi sur la manette des gaz, arc-bouté contre le palonnier, tête penchée en avant, « Screwball » arrive en tangente sur les Messerschmitts, coupe la file indienne dont le deuxième tronçon dégage vers le haut.

Ecrasé sur son siège par la force centrifuge, il tourne vers un 109 qui hésite, oscillant d'une aile sur l'autre... secousses des canons — manqué, trop de correction. Chandelle, demi-tonneau, pression sur la profondeur, et il pique sur le dos, dents serrées, vers un autre 109 qui prête le flanc, spiralant aux ailerons...

Cette fois, il l'aligne soigneusement en s'équilibrant au pied et au manche, mais à la fraction de seconde où il va tirer le Me 109 glisse en contrepied rapide, et comme un boxeur évite le direct d'un novice, l'Allemand se dérobe. Vision fugitive de croix noires, et plus rien...

Beurling aspire une profonde bouffée d'oxygène, fait un *immelman* pour reprendre de l'altitude, et au moment où

il finit de redresser le Spitfire qui s'accroche à la limite de la sustentation, une lueur saccadée apparaît dans un coin du miroir rétroviseur... traverse... réapparaît...

Dégagement frénétique qui le jette contre la paroi du cockpit, dérapage et l'adversaire surpris à son tour, défile à dix mètres.

C'est un Macchi 202, si gracieux et équilibré, avec son dos rond, ses ailes minuscules frappées des faisceaux noirs qui se détachent sur le disque blanc et rouge des cocardes... Le chasseur italien a tout réduit — ses pots d'échappement crachent des lueurs bleues — et cherche à se rabattre sur le dos pour réparer sa faute.

D'un coup brutal, Beurling fait pivoter le nez du Spitfire sur son axe et le pointe sur l'ennemi écartelé, pratiquement immobile dans le ciel.

Le recul des canons fait basculer le Spitfire en perte de vitesse mais le Macchi est touché. Les obus — d'un seul canon probablement car il est trop près pour que tous portent — ont déchiré le fuselage juste derrière le pilote et une explosion se produit à la racine de l'aile.

Le Macchi reste suspendu un instant tandis que le Spit dans son abatée le frôle dangereusement, une aile glisse et il vrille cravaté de vapeur blanche de glycol...

Trois parachutes bien groupés flottent au milieu d'un tourbillon d'avions — c'est l'équipage d'un Junker 88...

Au-dessus de Beurling serpente une file d'appareils — Messerschmitts et Spitfires alternés — se lovant et se déroulant autour d'une formation de cinq Junkers 88 stoïques qui n'osent probablement pas encore amorcer leur piqué de bombardement...

Cinq Messerschmitts gris serrés l'un derrière l'autre dans un orbe gracieux comme une lame de sabre descendent sur les Hurricanes de Takali qui grimpent accrochés à leurs hélices pour rejoindre le combat.

Beurling cherche à les prévenir, mais en vain. Ils ne doivent pas être sur la même longueur d'onde... il essaye d'intercepter l'ennemi mais c'est trop tard...

Brefs éclairs des Mausers, coup d'épée des traceuses — un Hurrricane passe doucement sur le dos, tâtonnant à la recherche de son équilibre comme un aveugle, et part, désarmé, traînant un fin filet de fumée noire...

Le Messerschmitt qui a tiré est pris aussitôt en chasse par un Spitfire qui riposte nerveusement et ses ailes sont frangées de douilles vides.

Beurling oblique pour les éviter et vire à gauche pour revenir au-dessus de Malte...

Toujours à pleine admission, il fonce à huit cents à l'heure derrière une rangée de Junkers 88 qui piquent avec leurs grosses bombes accrochées sous les ailes. Leurs freins de piqué sont ouverts et il les rattrape vite.

Coup d'œil au rétro cette fois — personne...

Incliné dans une parfaite courbe de poursuite, il rejoint le dernier Ju 88 et les traceuses du mitrailleur de la tourelle dorsale voltigent comme des étincelles autour du Spit... C'est la première fois que « Screwball » tire sur un bombardier...

La mouche de son collimateur joue sur le renflement de la cabine vitrée qui coiffe le fin fuselage surmonté d'une grande dérive... les moteurs Jumo aux capotages annulaires allongés... l'aile trapézoïdale déformée par les volets braqués...

Un peu plus de correction — portée soixante-quinze mètres — choc d'une balle ennemie... pas grave, c'est une 7,7... dix degrés, un demi-cercle de déflexion...

Maintenant, Beurling tire juste. Un torrent de fumée suivi de longues flammes raides comme un jet de lampe à souder qui décortiquent les empennages...

Des panneaux vitrés de cabine voltigent. Une forme som-

bre fait irruption, puis une autre — c'est l'équipage qui saute...

— *Help. Cant land — one o nines patrolling Hal Far (1).*

C'est la voix de Willie le Kid !

Réservoirs à sec, il doit essayer de se poser, mais les Me 109 qui patrouillent l'en empêchent, et essayer quand même alors qu'ils sont là, c'est courir au suicide !

Beurling abandonne le Junkers 88 qui a son compte, roule sur le dos et pique à la verticale jusqu'à la mer.

Au ras des vagues, serrant de près les falaises pour se dissimuler il se précipite à la rescousse. Il commence d'ailleurs à être aussi à court d'essence...

Voilà l'épave du cargo échoué sur la grève — Hal Far n'est pas loin.

Et soudain des flocons de D. C. A. semblent surgir du néant et s'accrocher au-dessus de la falaise... trois Messerschmitts 109 surgissent du plateau sans le voir car il est dans l'ombre, à deux mètres de la plage. Ils virent en lui tournant le dos, pour une nouvelle passe sur l'aérodrome.

Beurling bondit à la suite, raccourcit le virage et ouvre le feu sur le premier. C'est un tir difficile à presque soixante degrés de correction — une rafale courte et le Messerschmitt martelé d'obus baisse le nez et percute dans les ruines d'une chapelle...

— *Try to keep Safi strip clean while I glide-in ! (2)*

— *O. K. !*

Il va tenter de couvrir Willie pendant les trente dangereuses secondes de l'atterrissage. Les Bofors feront le reste quand il sera à terre.

Autour de Safi c'est une véritable corrida. Les Mes-

(1) — Au secours. Atterrissage impossible, des 109 patrouillent Hal Far.

(2) — Essayez de dégager la piste de Safi pendant que je me fauille.

serschmitts déchainés rasant la campagne et obligent un Spitfire désespéré, roues sorties, à tourner en rond — virage à la verticale trop serré pour qu'ils puissent le toucher...

C'est probablement Willie.

— *All right Willie. Slip-in, here I come (1).*

Le pauvre Willie a compris et sans hésiter coupe tout — si les deux manœuvres ne sont pas parfaitement synchronisées il est perdu car les 109 ne le rateront pas. Grande glissade, coup de botte in extremis pour redresser, et le Spitfire se pose...

Beurling débouche comme un bolide dans le périmètre de l'aérodrome zébré de traceurs de D. C. A., fait une passe frontale sur un Me 109 déjà dans l'axe de la piste prêt à mitrailler l'avion qui roule.

Le 109 désarçonné dégage brutalement et les deux avions se croisent à quelques mètres à mille à l'heure.

Fracas. Coup de massue dans la nuque — le cockpit du Spitfire de Beurling est rempli de fumée — et sur le blindage du réservoir, entre sa tête et le moteur, il y a deux longues balafres d'obus perforants. Mais le Messerschmitt ne peut suivre sans risque le Spitfire qui vire en frôlant de l'aile les trous de bombes, et rompt le combat...

Quatre Spitfires reviennent, alertés par le contrôle, pour nettoyer le circuit. Les Messerschmitts 109 plongent par-dessus la falaise et filent sur la mer, cap vers la Sicile...

Poussant vigoureusement des deux mains, Beurling glisse son *hood* en arrière, train descendu, moteur réduit, hélice au petit pas, clapet des volets baissé... voyants verts partout... attention aux cratères que les Ju 88 ont généreusement semés sur la piste...

Le Spitfire roule en sécurité, instable sur les courtes

(1) Tout va bien, Willie, glissez-vous, j'arrive.

pattes étroites — coup de frein pour éviter les débris encore fumants d'un Spitfire — et voilà enfin l'alvéole et le mécanicien qui fait signe !

Ouf ! Quelle partie ! Il est trempé de sueur qui coule partout, dans les yeux, dans le cou, sous les aisselles...

Premier vol sur Malte : deux victoires sûres — un Messerschmitt 109 et un Ju 88 — une victoire probable, le Macchi 202.

Une heure plus tard, son avion ravitaillé, Beurling repart avec une autre section pour intercepter une formation de trente Stukas Ju 87 escortés par cent dix Messerschmitts !

La Luftwaffe veut à tout prix couler le navire *Welshman* qui vient d'arriver, chargé d'essence et de munitions de D. C. A.

Tous les Spitfires et les Hurricanes de l'île en état de voler décollent...

C'est un terrible combat qui se déroule au-dessus du port de La Valette, auquel viennent maladroitement se joindre une trentaine de Macchis 202.

Les Stukas menés par des équipages d'élite foncent à corps perdu au travers du barrage de D. C. A. suivis par les Spitfires sur lesquels croule une avalanche de chasseurs ennemis.

Beurling descend un Me 109 et tire littéralement à bout portant un Junker 87 qui vient de larguer sa grosse bombe de cinq cents kilos.

Il est si près de son adversaire, que la cabine du Stuka arrachée par ses obus fracasse son hélice.

Une vedette de la R. A. F. qui se trouvait dans la rade juste en dessous du combat se précipite, mais Beurling redresse par miracle son Spitfire et le pose sur le ventre dans un champ minuscule, près d'un phare...

Ce soir-là, malgré l'odeur d'essence et l'inconfort du mess, « Screwball » Beurling qui venait de montrer son incomparable virtuosité de pilote de chasse dès le premier jour, mangea de bon cœur et dormit à poings fermés...

Sa partie était gagnée et les sacrifices de sa jeunesse n'avaient pas été vains.

CHAPITRE IV

L'AMIRAL YAMAMOTO

Mai 1940. — Mer de Béring.

Pris dans une tornade près des îles Saint-Mathieu, un navire chasseur de phoques japonais avait sombré.

Trois jours plus tard, un baleinier norvégien recueillait le cadavre du commandant japonais dérivant à la surface soutenu par sa ceinture de sauvetage.

Les papiers et les pièces d'identité trouvés sur le corps furent soigneusement rangés pour être déposés à la fin de la campagne de pêche aux autorités de Nackneck. Les Norvégiens avaient en particulier trouvé un livre — à première vue un manuel de mathématiques ou une table de logarithmes — relié, chose curieuse, de chapes de plomb couvertes de toiles.

Le corps cousu dans un sac lesté fut remis à la mer et le commandant norvégien lut les prières des morts...

Huit jours plus tard, croisant un garde-pêche américain, ils le hélèrent et lui remirent les papiers, un rapport et le livre.

Le skipper de l'avis, officier de réserve de l'U. S. Navy, bondit dès qu'il eut jeté les yeux sur le fameux manuel de mathématiques, et abandonnant sa patrouille fonça vers Dutch Harbour où se construisait une grande base navale.

Ce petit livre était tout simplement le code primaire de la Marine Impériale japonaise.

La présence d'un document aussi précieux entre les

maines d'un modeste chasseur de phoques n'avait d'ailleurs rien d'étonnant. Les équipages des baleiniers et phoquiers japonais — tout comme ceux des chalutiers russes — étaient truffés d'officiers d'active prenant des photos et exécutant des sondages jusque dans les rades les plus minuscules de l'Alaska...

« Cette découverte, devait plus tard écrire Frank Knox, secrétaire d'Etat à la Marine des Etats-Unis, a représenté pour nous l'équivalent d'une flotte de bataille supplémentaire. »

C'est en partant de ce code primaire, commun à l'aviation, à la marine et au ministère des Affaires étrangères japonais (chose curieuse, le code de l'armée était totalement différent et les plus grands experts ne purent réussir à le déchiffrer) que les Américains purent pratiquement suivre les faits et gestes des Japonais.

Un service spécial, exclusivement chargé de ce chiffre, fut installé jusqu'à la déclaration de guerre à la Maison Blanche même, où n'avaient accès que le Président Roosevelt et Cordell Hull.

C'est ainsi que le Président des Etats-Unis put connaître avant même l'ambassadeur japonais à Washington toutes les instructions de Tokio à ses services diplomatiques au cours des semaines tragiques d'octobre et de novembre, jusqu'au 7 décembre 1941.

Et même — l'histoire jugera un jour — avoir des données certaines sur l'attaque de Pearl Harbour dès le 28 novembre. Mais c'est une autre affaire.

C'est grâce aussi à ce code que fut organisée la plus extraordinaire chasse à l'homme de toute la guerre du Pacifique.

L'homme à abattre fut l'amiral Isoroku Yamamoto, Commandant en chef de la Marine impériale japonaise.

Yamamoto, véritable génie de la tactique navale que l'His-

toire placera aux côtés de Togo et de Nelson, était l'âme des forces armées japonaises. Très jeune — il n'avait pas encore la cinquantaine — connaissant à fond les Etats-Unis, il avait toujours été opposé à la guerre telle que la désiraient Tojo et Matsuoko. Confident et ami du prince Konoye, il lui avait déclaré au début 1940 :

« Si malgré tout je dois combattre, il faudra tout liquider en six mois ou un an. Je ne puis prendre la responsabilité d'une guerre de deux ans contre les Etats-Unis. Je suis contre le Pacte tripartite et je l'ai toujours été. Mais maintenant c'est trop tard. J'espère que votre gouvernement évitera une guerre contre les Etats-Unis. »

Voyant la guerre inévitable, il avait mis au point tous les extraordinaires plans de campagne qui devaient permettre au Japon de gagner la bataille du Pacifique en douze mois. C'est de son navire amiral, le formidable *Yamato*, que partit le 2 décembre 1941 le signal *Niitaka yama nobore* qui déclencha l'attaque de Pearl Harbour.

Ce fut surtout pendant la campagne de Guadalcanal que se révéla aux Américains toute la puissance de son génie.

Guadalcanal, petite île perdue de l'archipel des Salomon, deux mille kilomètres au nord de l'Australie.

Deux mille hectares de jungle fétide, de boue gluante puant la malaria, bordés d'un maigre rideau de cocotiers courant le long des plages marécageuses.

Enfer tropical dont les hommes se détournaient depuis le 7 février 1568, jour où Don Alvaro Mendana y planta l'étendard de Sa Majesté Très Catholique...

Un jour, à l'enfer de la nature succéda l'enfer des hommes...

Le 4 juillet 1942 une Forteresse volante, revenant d'un vol de reconnaissance sur Tulagi, fut déviée de sa route par un orage et survola Guadalcanal à sept mille mètres

d'altitude. L'observateur prit au passage quelques photos à tout hasard.

Les plaques développées, une véritable bombe explosa au G. Q. G. de l'amiral Nimitz, commandant en chef américain du Pacifique.

Les officiers de renseignements durent se rendre à l'évidence photographique. Les Japonais avaient discrètement débarqué des troupes à Guadalcanal et commencé la construction d'un aérodrome.

Ce modeste aérodrome, simple piste ouverte à coups de haches et de machetes dans la jungle, devait bouleverser tous les plans de campagne américains.

Le 7 août 1942, onze mille fusiliers marins débarquaient par surprise à la pointe de Lunga, et déjà le 8 au soir, l'aérodrome tombait entre leurs mains et fut baptisé Henderson Field.

En principe la capture de l'île n'était plus qu'une question de jours et nul ne pouvait supposer qu'une minuscule opération militaire de troisième ordre allait dégénérer en une série furieuse d'engagements terrestres et aéronavals.

Yamamoto suivit calmement l'opération américaine de Truck où il s'était transporté aussitôt, à bord du *Yamato*. Il laissa les Américains se commettre à fond, puis déclencha la bataille. C'était pour lui le champ rêvé pour une guerre d'usure contre la U. S. Navy, au milieu de ce dédale d'îles où la supériorité de ses équipages et de ses plans allait pouvoir jouer à coup sûr.

Lorsque le 7 février 1943, à 16 h. 15, fut tué le dernier soldat japonais de Guadalcanal, la U. S. Navy avait livré dans les eaux de cette île maudite six grandes batailles navales.

Six batailles navales dont quatre furent des défaites et deux des engagements indécis.

Au cours des batailles de Savo — 9 août 1942 — des

Salomon orientales — 24 août — du Cap Espérance — nuit du 11 au 12 septembre — des îles de Santa Cruz — 26 et 27 octobre — de Guadalcanal — nuit du 12 au 13 novembre — et de Tassafaronga le 30 novembre, la marine américaine perdit deux de ses précieux porte-avions, le *Wasp* et le *Hornet*, six croiseurs lourds, deux croiseurs légers et quatorze torpilleurs, sans compter un certain nombre d'unités lourdes mises provisoirement hors de combat.

Dans toutes ces batailles, malgré l'avantage du nombre, du poids de l'artillerie, du radar et surtout de l'aéronavale — grâce à laquelle les dégâts furent à chaque fois limités — la Marine américaine fut tactiquement dominée par les Japonais suivant scrupuleusement les instructions de Yamamoto.

Ainsi par exemple, à Tassafaronga, la *Task Force 67* américaine, éclairée par ses avions, prévenue à l'avance de l'arrivée des Japonais, tendit avec cinq croiseurs lourds et six torpilleurs un piège à un convoi japonais composé seulement de sept torpilleurs. Ces torpilleurs japonais étaient fort handicapés car ils transportaient des troupes massées sur les ponts et encombrant les coursives, des munitions et cinq mille barils d'essence pour les assiégés de Guadalcanal.

Après trente minutes d'un furieux engagement dans la nuit, un des croiseurs lourds américains était coulé — *Northampton* — et les quatre autres mis hors de combat — *Portland*, *Minneapolis*, *New Orleans* et *Pensacola*. Le *Portland* et le *Minneapolis*, pratiquement coupés en deux ne furent sauvés que par miracle.

Les Japonais, suivant le plan de combat préétabli par Yamamoto, ne subirent aucune perte pendant le combat proprement dit.

Yamamoto devint dans le Pacifique un épouvantail à

amiraux américains, tout comme Rommel en Libye pour les généraux anglais...

**

Les services d'écoute de la U. S. Navy sont installés à Dutch Harbour dans des blocs de béton souterrains. Au-dessus des falaises, palpant jour et nuit les vibrations des ondes hertziennes, s'élèvent à cent mètres de haut les sept énormes antennes métalliques que les Japonais chercheront si souvent à détruire.

Le 17 avril 1943, à 6 h. 36, un message codé japonais, provenant de Truck est intercepté. Comme il porte l'indicatif du *Yamato*, navire amiral d'Isoroku Yamamoto, il est expédié en *top priority* à Washington.

D'antenne à antenne, le message est relayé par les puissants postes de la Marine de Kiska à Kodiak, de Kodiak à Elmendorf Q. G. de l'Alaska Defense Command, d'Elmendorf à San Francisco Q. G. du Western Defense Command et finalement à Washington.

A Arlington Hall, les experts cryptographes se penchent aussitôt sur les groupes de chiffres...

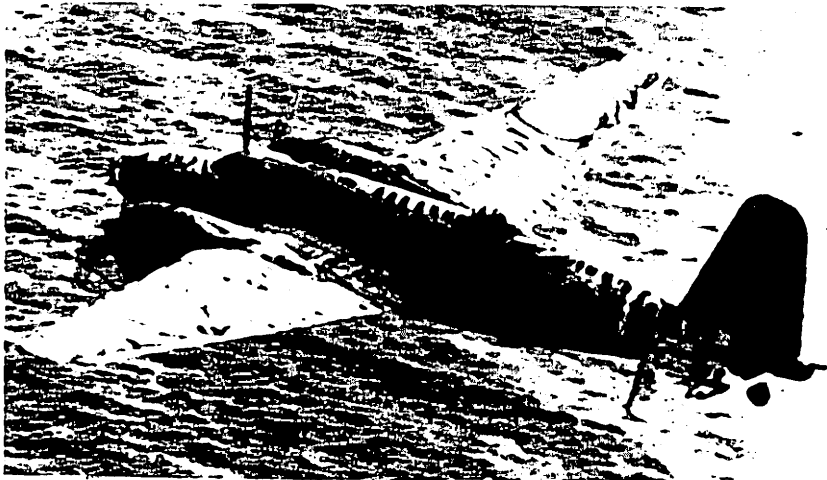
28743253 54178932 72918367...

Dans la salle voisine, les techniciens de l'I. M. B. C. finissent de mettre au point le premier cerveau électronique, qui dans quelques mois fera tout ce travail à leur place. Il suffira d'introduire d'un côté les éléments de base du code japonais, de l'autre les messages interceptés et la machine se chargera de les traduire en quelques minutes en clair...

Le texte décodé est déposé à 11 heures du matin sur le bureau de Frank Knox à l'heure où celui-ci revient d'une séance au Sénat. Le secrétaire d'Etat lit le message — message courant indiquant l'horaire d'un déplacement de Yamamoto en voyage d'inspection aérien. Comme c'est une



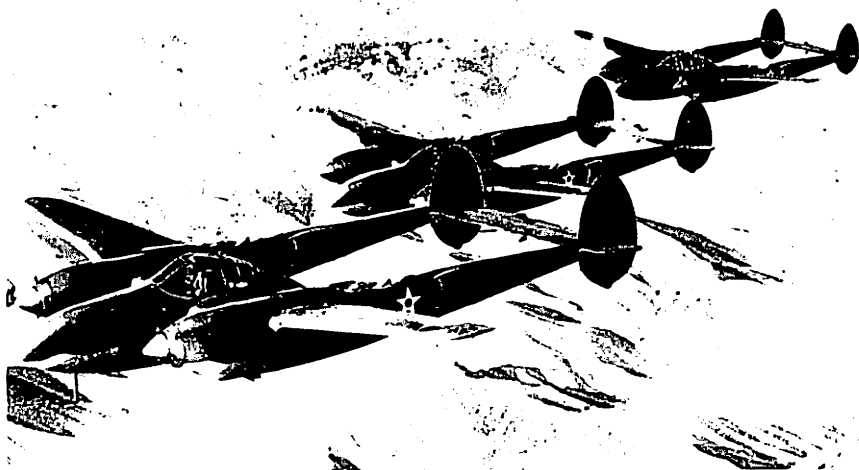
« C'EST LE MOMENT TOUJOURS POIGNANT DES DÉCOLLAGES,
OU DEBOUT SUR L'AILE DE L'AVION... »
(*L'amiral Yamamoto*, p. 120.)



BARBER RÉUSSIT A REJOINDRE LA DEUXIÈME SALLY QUI FILE AU RAS DE L'EAU.



LA SALLY REDRESSE AU RAS DES GRANDS ARBRES...



LES P. 38 DE GUADALCANAL CONTOURNENT LE CRATÈRE DU POPONANASIN.

affaire purement de routine, sans importance tactique ou stratégique, Knox part déjeuner.

A table, tout à coup, une réflexion innocente de son chef de cabinet — commentaire classique sur la possibilité de régler les guerres par des duels entre les chefs militaires : plus de chefs, plus de guerres — va mettre en branle l'extraordinaire opération *Vengeance*.

Et s'il était possible de faire intercepter Yamamoto par des avions de chasse, de le faire descendre ? — Cela pourrait changer le cours de la guerre dans le Pacifique !

Knox alerte aussitôt le général Arnold, chef d'État-Major général de l'U. S. Army Air Forces, qui convoque à son tour le colonel Charles Lindbergh, spécialiste des vols à grand rayon d'action sur P.38 ainsi que Frank Meyer, ingénieur d'essai de chez Lockheed.

Après une rapide étude des cartes et la mesure des distances, il semble possible, en utilisant les chasseurs P.38 de Guadalcanal d'intercepter Yamamoto au-dessus de l'aérodrome de Kahili le lendemain, 18 avril à 9 h. 45. Mais à la condition de leur faire parvenir à temps des réservoirs supplémentaires spéciaux.

A 15 h. 35 deux messages signés personnellement par Frank Knox partent relayés par Pearl Harbour. L'un est destiné au général Kenney, commandant les forces aériennes du sud-ouest Pacifique en Australie et concerne les réservoirs supplémentaires. L'autre est retransmis directement au *Fighter Control Center* d'Henderson Field, Guadalcanal.

Le message destiné à Kenney est passé aux dépôts d'ordonnance de la 13^e Armée Aérienne à Port Moresby. Trois heures plus tard, quatre quadrimoteurs Liberators décollent de Milne Bay pour Henderson Field transportant dix-huit réservoirs larguables de 310 gallons et dix-huit réservoirs larguables de 165 gallons.

Le message d'Henderson Field arrive à 16 heures mais un raid japonais suivi d'un horrible incident en retarde la transmission au major Mitchell, commandant le squadron n° 339 de P.38, jusqu'à 17 heures.

*
**

Henderson Field. — 17 avril 1943 — 15 h. 10.

L'aérodrome d'Henderson, semé de débris enchevêtrés d'avions japonais et américains, est envahi par la puanteur des milliers de cadavres qui pourrissent dans la forêt qui l'entoure.

Chanson aigre des moustiques lourds de malaria...

Relents malsains d'une nature qui se décompose. L'air lui-même porte la maladie et la mort.

Le sable des plages — poussière vierge de corail blanchie par des siècles de soleil calme — est maintenant bouleversé, hérissé de ferrailles informes et de douilles vides, noir d'huile, de mazout et de sang...

La plainte crispante des sirènes de Canning Field, de l'autre côté de la montagne, s'est tue à son tour.

La poussière du décollage de la section d'alerte des Vought « Corsair » des Marines, dérive vers les cocotiers aux troncs hachés d'éclats.

La dernière jeep s'est réfugiée sous son camouflage de palmes et les hommes sont couchés dans les tranchées-abris.

Les tubes des Bofors de D. C. A. se balancent sur les roulements bien graissés de leurs affûts, et les servants clignent des yeux sous leurs visières en plexi de joueurs de tennis...

Silence absolu sur l'île.

A droite, une grande flaque de ciel bleu découpe le mont Popomanasin, au flanc duquel couvent encore des incendies.

Au-dessus de la mer, un énorme cumulus-nimbus élève vertigineusement un bouillonnement d'éclairs et d'orage jusqu'à huit mille mètres d'altitude.

Dans la baie de Lunga, les navires marchands dispersés et impuissants attendent, tandis que les destroyers aux turbines toujours sous pression commencent à zigzaguer dans les flots couverts de mazout et d'épaves.

Et alors, sans transition, éclate le clairon rageur des douze moteurs Pratt et Whitney des Corsairs grimant désespérément... et, plus lointain et assourdi, mais enflant irrésistiblement, le grondement syncopé des avions ennemis.

27 points lumineux approchent — géométrie parfaite d'une impeccable formation de bombardement — puis autour, dansant dans l'azur, invisibles presque, révélés parfois par l'éclair d'un battement d'aile, les Zeros de l'escorte...

Les pilotes du 339 squadron observent le raid, appuyés contre les parois de l'abri — sacs de paille de riz remplis de sable — ou assis sur les rouleaux de corde formant cloison pare-éclats autour d'un P.38 couvert de filets et de feuillages.

Commentaires nerveux et sarcastiques sur l'interception des *Marines*... visages tirés par la dysenterie et boursoufflés de piqûres de moustiques... gestes brusques des nerfs usés par l'enfer de Guadalcanal.

Jumelles aux yeux, le Major Mitchell, commandant le squadron fait le reportage de l'action pour ses pilotes.

— Ce sont des Sally aujourd'hui... elles sont à sept mille... trente Zeros d'escorte à huit mille... les gars de

Bauer n'arriveront pas à temps pour intercepter avec ces imbéciles du *Fighter Control* qui donnent toujours l'alerte trop tard... Aïe ! si les *Marines* n'abandonnent pas cette histoire, ils sont foutus...

— Ah les idiots ! Voilà les Zeros qui piquent maintenant sur eux...

Le major crie comme si ses camarades là-haut, enfermés dans leurs cockpits, pouvaient l'entendre.

Et voici le roulement des bombes qui déchire l'air. Les gerbes d'eau s'élèvent entre les navires, puis une explosion et le champignon de fumée d'un transport qui saute...

Hurlement strident des moteurs et claquement saccadé des mitrailleuses — les Corsairs se sont fait coiffer par les Zeros. Aucun espoir de s'en tirer pour eux contre ces démons de chasseurs japonais, si légers qu'ils tournent un looping sur cent cinquante mètres de rayon, et grimpent deux mille mètres à la verticale sur leur lancée !

Les Corsairs sont pris au piège. Même leur vitesse supérieure en piqué et leur poids sont inutiles car les Zeros ont transformé leur avantage d'altitude en survitesse.

Deux Corsairs passent sur le dos, traînant de la fumée, poursuivis par une douzaine de chasseurs ennemis.

Un Zero imprudent qui se risque à une passe frontale explose en feu d'artifice et les hommes en bas hurlent de joie lançant leurs chapeaux en l'air.

Péniblement les Corsairs se dégagent et plongent verticalement vers la terre à plein moteur... ils vont s'en tirer sans trop de casse.

Mais que se passe-t-il ?

L'un des Corsairs tousse de la vapeur blanche — réservoirs d'essence crevés qui vaporisent dans le courant d'air... un fragment d'aile se détache — un aileron probablement...

Tout Henderson Field est maintenant à découvert sur le

terrain, tête levée, gorge serrée par l'angoisse. Le pilote du Corsair sautera-t-il en parachute ?

L'ambulance démarre et la voiture des pompiers tourne en rond au bout de la piste.

Là-haut la formation japonaise a fait demi-tour. Les Zeros ne tentent même pas une passe de mitraillage — depuis que les Bofors sont arrivés ils se méfient !

Le Corsair réduit son angle de piqué. Le pilote réussit à redresser... Non, il déclenche à nouveau et les témoins voient successivement passer son extrados gris fer et son intrados clair dans le ciel. Il arrive droit sur le terrain, toujours en piqué sur le dos et disparaît derrière le rideau de cocotiers...

Tout le monde baisse d'instinct la tête — les yeux mi-clos — attendant le choc... Pas encore, il surgit de nouveau, toujours sur le dos, et traverse à cinquante mètres d'altitude l'aérodrome dans toute la longueur.

Le nez remonte légèrement. Le pilote désespéré et affolé tente un dernier demi-tonneau pour redresser... il réussit presque.

Tout à coup, l'avion lui échappe, glisse sur l'aile, frôlant le sol et, soulevant la poussière, se relève encore par miracle...

La queue touche et se détache. Le ronflement du moteur meurt d'un seul coup...

Fracas formidable qui fait trembler la terre sous les pieds.

L'avion mutilé a sauté la rivière d'un rebond prodigieux, et s'écrase contre la berge...

C'est alors la course folle de plusieurs centaines d'hommes au travers des broussailles, s'ouvrant un chemin dans les grandes herbes aux feuilles en dents de scie qui coupent la chair jusqu'à l'os — c'est le mouvement irréfléchi et irrésistible des hommes qui se précipitent sans

espoir, essouffés par l'horreur, pour essayer de sauver un autre homme...

Mais il y a la rivière Yalu.

La voiture-pompe est déjà là, et l'équipe d'incendie déroulant ses tuyaux lutte dans le courant rapide pour transporter les tubes de toile qui crachent spasmodiquement de la neige carbonique.

Des hommes se jettent à l'eau, tendus vers l'effroyable brasier, mais l'essence qui gicle des réservoirs fracassés s'écoule sur la rivière en nappes de flammes et fait reculer les sauveteurs...

La chaleur dégagée est telle que les feuillages prennent spontanément feu à vingt mètres à la ronde.

Le pilote est emprisonné dans cet enfer par son habitacle transparent bloqué. Les mains en sang, ongles arrachés il essaye de se dégager et hurle comme un possédé car les flammes mordent vite la chair à travers les légers pantalons tropicaux de toile imbibés d'essence...

Les deux pompiers qui essaient de l'atteindre, gênés par leurs scaphandres d'amiante perdent pied et sont entraînés par le courant.

Debout sur la berge, s'écrasant les uns sur les autres, horrifiés et impuissants, deux cents hommes se pressent. Ils s'accroupissent et baissent la tête à chaque salve d'explosions — car les munitions sautent dans les ailes embrasées...

Le chapelain, aidé par le médecin et par les mécaniciens du Corsair tente de traverser la rivière au milieu des balles qui sifflent et des douilles rougies à blanc qui voltigent en laissant des traînées de fumée comme des traceuses...

Il est pratiquement impossible d'approcher.

Un des camarades d'escadrille criant comme un fou, fend la foule à coups de poing, s'arrache des mains qui cherchent à le retenir, et se jette à l'eau, revolver à la main.

Tandis que l'aumônier, la tête et le bras hors de l'eau, accroché à une corde, administre l'absolution, trois coups de feu claquent derrière lui. Le martyr ligoté à son cercueil incandescent, s'effondre dans la bulle de plexiglass éclatée par les balles...

Rappelés par les haut-parleurs, ils reviennent tous à leurs postes sur le terrain, les bras ballants, l'épiderme encore frémissant d'horreur au souvenir de la tragédie.

*
* *

A 17 h. 10 une jeep du Fighter Control vient chercher le major Mitchell et ses deux *flight leaders*, les lieutenants Thomas G. Lanphier et Besby Holmes.

Tout le long des quinze kilomètres d'Henderson à Tassafaronga, la route est encadrée de vestiges des batailles féroces du débarquement.

A Tassafaronga, le G. Q. G. de la Navy et de l'Air Force est dissimulé dans une palmeraie, et ses bâtiments sont à demi enterrés dans le sable. Les infiltrations d'eau étalent des flaques de boue sur les planchers où pataugent une vingtaine d'officiers discutant passionnément.

Il s'agit d'un télégramme :

Washington — 17-4-43 — 15 h. 35 PM — Most Secret.
Secrétaire Marine à Fighter Control Henderson.

Amiral Yamamoto accompagné chef d'état-major et sept officiers généraux marine impériale dont médecin chef grande flotte parti de Truck ce matin 8 h. 00 A.M. pour voyage aérien inspection des bases de Bougainville, stop. Amiral et compagnie voyageront dans deux Sally escortées six Zekes, stop. Escorte d'honneur probable provenant Kahili, stop. Itinéraire prévu Rabaul Bucka 16 h. 30 P.M. stop. Amiral passera nuit Bucka repartant à l'aube pour Kahili, stop. Atterrissage Kahili prévu

9 h. 45 A.M. stop. Amiral embarquera ensuite chasseur sous-marin à Ballale pour inspection unités navales sous commandement amiral Tanaka, stop.

Squadron 339 répète trois trois neuf P 38 doit par tous moyens atteindre et détruire Yamamoto et état-major dans le courant matinée dix-huit avril, stop. Réservoirs supplémentaires et instructions courbes de consommation arriveront dix-sept avril au soir de Port Moresby, stop. Intelligence insiste sur extrême ponctualité amiral Yamamoto, stop. Président attache extrême importance à cette mission dont les résultats seront aussitôt communiqués à Washington, stop.

Signé : FRANK KNOX,
Secrétaire Etat à la Marine.

Document ultra-secret à ne pas copier ni archiver. Détruire après exécution.

Mitchell, le télégramme à la main siffle entre ses dents après avoir jeté un coup d'œil à la carte couvrant la grande table centrale...

— 880 kilomètres ! presque 2.000 kilomètres aller et retour, avec une bagarre probable. Cinq heures de vol au moins, car il faudra économiser l'essence en vitesse de croisière réduite.

Bigre !

C'est d'autant plus inquiétant que le télégramme de Port Moresby qui confirme l'envoi des réservoirs supplémentaires indique que dix-huit avions seulement seront équipés. Quelle histoire si la fameuse escorte d'honneur comporte une quarantaine de Zeros !

La discussion du plan final à adopter dure jusqu'au dîner — maigre repas de Guadalcanal, saucisses en conserves et biscuits, plus un verre de jus d'orange en boîte pour les pilotes seulement.

Les officiers de la *Navy* proposent d'attendre que Yamamoto soit à bord de son chasseur de sous-marins afin de

le couler. Holmes rétorque qu'un pilote de chasse normalement constitué est bien incapable d'identifier ce petit navire au milieu de centaines d'autres qui se trouveront dans la baie. De plus, même en mitraillant un par un les survivants qui nageront, nous n'aurons jamais la certitude absolue d'avoir liquidé Yamamoto... et — argument final — il y aura la D. C. A. navale.

Non merci !...

Comment alors être sûr de l'intercepter en l'air ?

Si Yamamoto est exact, il faudra l'accrocher à une cinquantaine de milles à l'est de Kahili. En comptant environ six ou sept kilomètres à la minute, le contact devrait avoir lieu vers neuf heures trente-cinq du matin environ.

A quelle altitude volera-t-il ? — c'est important, car quoique la météo prédise du beau temps et une visibilité excellente, les conditions atmosphériques tropicales sont si instables...

Il semble probable que les deux bombardiers voleront assez bas, vers trois mille mètres d'altitude pour éviter aux passagers de marque l'inconfort des masques à oxygène...

Finalement tout le monde est d'accord, et Mitchell, — un peu à contre-cœur — décide de prendre le commandement des douze P. 38 qui voleront à six mille mètres pour assurer la couverture des six P.38 chargés de la délicate interception proprement dite, qui voleront, eux, à trois mille cinq. Décollage à 7 h. 20.

Le choix des dix-huit pilotes élus s'avère difficile, car il y a quarante pilotes au squadron qui vont hurler comme des voleurs pour participer à une telle mission. Le mieux sera de tirer au sort parmi les vingt-cinq plus expérimentés.

A 9 heures du soir, juste avant que n'éclate un terrible orage, les quatre Liberators transportant les réservoirs se

posent tant bien que mal — plutôt mal — sur la petite piste d'Henderson Field discrètement éclairée par des moyens de fortune.

Sous une pluie torrentielle, dans une nuit d'encre, les mécaniciens commencent à travailler à la lueur de lampes de poche — les bombardiers japonais qui tournent sans arrêt autour de l'île et se relaient, lâchent leurs bombes sur la moindre lumière révélatrice d'activité.

C'est un travail de chien que de monter les réservoirs larguables entre les deux poutres des moteurs et la nacelle du poste de pilotage. Les supports n'ont pas été prévus pour des *drop-tanks* de cette dimension et de ce poids. Il faut tout improviser, fiévreusement, les pieds dans la boue jusqu'aux chevilles, dans un nuage de moustiques dangereux attirés par la lumière...

18 avril 1943.

Lever de soleil radieux dans un ciel limpide.

Dès six heures du matin tous les pilotes du 339 sont au dispersal du squadron. Ceux qui partent dissimulent leurs appréhensions secrètes sous un air désinvolte, tripotant leurs avions et accablant les mécaniciens de recommandations et de questions...

Ceux qui restent, assis en rond au pied des cocotiers accablent les autres de sarcasmes dépités — mais ils partagent quand même l'anxiété des camarades qui vont s'envoler...

C'est le moment toujours poignant des décollages en mission de guerre, où debout sur l'aile de l'avion, ajustant le parachute, on embrasse d'un dernier coup d'œil toutes ces choses familières — les camarades, la hutte des pilotes avec ses *pin-ups* sur les murs, ses cartes, ses tableaux noirs, la table où l'on a si souvent joué au poker l'argent que l'on

n'avait pas... le mécanicien qui cache son émotion en polissant encore une fois le plexi du hood transparent.

Le major Mitchell arrive enfin, pas rasé, les traits défaits — il a passé la nuit avec les mécanos à surveiller le travail.

Il appelle les pilotes autour de lui et assis sur le capot de la jeep, accoudé à son parachute, il donne les dernières instructions.

— Doug Cannings et moi-même, chacun avec une section de six avions essaierons de protéger la patrouille d'interception contre les Zeros d'escorte. Thomas Lanphier, Rex Barber, Beasby Holmes, Ray Hine, Joe Moore et James Mac Lanahan seront ainsi libres pour descendre les bombardiers qu'il faut avoir à tout prix. Quoi qu'il arrive, foncez au travers des Zeros sans vous en occuper...

7 h. 20. Un moteur parle, hésitant, éternuant une fumée chargée d'huile par les tuyaux d'échappement... puis un autre... trois... sept... dix — trente-six moteurs Allison démarrent.

Le P.38 du major commence à rouler sur les plaques métalliques perforées de la piste, gracieux sur ses trois jambes frêles comme une ballerine sur les pointes.

Un par un, lourdement chargés, traînant dans le fracas des moteurs le sifflement aigu des compresseurs General Electric, les P.38 décollent...

L'appareil de Mac Lanahan crève un pneu à cent cinquante à l'heure, dérape sur le plancher de fer humide, fauche son train et s'aplatit en bout de piste dans une nappe de flammes. Le pilote indemne émerge prestement de son cockpit et s'éloigne à une vitesse record avant l'explosion finale.

Joe Moore, passant sur son réservoir supplémentaire, sent le régime de ses deux moteurs baisser, et le voyant de la pression d'essence s'allumer — pas d'alimentation. Il

rebranche vite sur les réservoirs internes d'ailes, puis tente à nouveau sur le *drop tank*, prenant ce risque au ras de l'eau pour ne pas rater la mission. Rien à faire, les moteurs coupent encore. Pompant comme un forcené, il réussit à réamorcer, et la mort dans l'âme doit se poser aussitôt après le départ du dernier avion du squadron...

Les seize P.38 restant, contournent en trois patrouilles — deux de six et une de quatre appareils — Guadalcanal qui s'efface vite derrière eux dans la brume sèche du matin.

C'est une merveilleuse matinée tropicale — Pacifique de carte postale. Les petites îles d'émeraude frangées de nacré sur une mer calme comme un lac tranquille...

Pour les pilotes, malgré le danger, chaque vol est un délassément, car ils s'évadent de Guadalcanal. Loin des marécages fétides et de la puanteur de la jungle en décomposition, ces îles dessinent dans la vibration de l'air tiède, un inaccessible paradis terrestre avec leurs sables d'or, les vignes vierges écarlates et les arbres indigo...

Décrivant un large cercle autour des archipels occupés par les Japonais les pilotes laissent à leur droite successivement Munda, Rendova, Vella Lavelle et Shortland. Ils volent trop bas et trop loin pour que leur passage soit décelé par les radars japonais.

Le soleil commence à taper dur au travers du plexiglass, et Thommy Lanphier en bras de chemise, transpire. Les gouttes coulent sous ses aisselles et il les sent descendre toutes froides sur la peau sensible des flancs.

Bientôt deux heures de vol et de rigoureux silence radio. Le sifflement des deux compresseurs sur les poutres qui flanquent la nacelle est abrutissant à la longue. Il y a aussi les crampes, douloureuses dans les reins noués... les camarades commencent à s'agiter dans les cockpits.

« Nous allons les rater, pense Lanphier, sinon ce serait

trop beau. Ces histoires-là n'existent que dans les films d'Hollywood ! »

Là-bas à droite, glissant sous les dérives des empennages, c'est la pointe extrême de Bougainville. Il va falloir bientôt grimper.

9 h. 30. — Le réservoir de 310 gallons est énervant au possible. Comme il n'est pas cloisonné, l'essence se balade et le pilote toutes les cinq secondes a la désagréable impression de recevoir dans le nez de son avion un coup de pied. Chaque tentative de correction aux commandes ne fait évidemment qu'augmenter l'amplitude de l'oscillation...

9 h. 33. — Ça y est. La patrouille de Mitchell se décolle de la mer tandis que curieusement l'ombre des avions continue sur les vagues. Les P.38 qui grimpent à un angle incroyable, le nez dans le soleil paraissent accrochés à des ficelles invisibles.

D'un coup de paume Lanphier passe à 2.600 tours-minute — *auto-rich* au mélange et 34 de pression à l'admission. Les quatre Lightnings de la section d'attaque s'élèvent.

Tous les yeux scrutent attentivement le ciel. Thommy vient de balayer soigneusement l'horizon jusqu'au soleil éblouissant en le cachant de la main tendue.

« Rien, nous ne verrons rien et les copains vont se.. »

— *Look-out. Bogeys ten o'clock high!* (1)

Au son de la voix pourtant calme de Cannings, Thommy sursaute comme sous l'effet d'un choc électrique.

Les voilà, venant vers nous, un peu à gauche et au-dessus !

L'amiral est ponctuel.

3.000 tours aux moteurs. *Combat rating — combat flaps* — il faut faire tant de choses, manche collé au ventre par

(1) — Attention. Salopards 10 heures au-dessus !

les genoux serrés pour avoir les mains libres — robinets d'essence — alimentation sur gravité — larguer les réservoirs supplémentaires — se souvenir des instructions pour le larguage du gros 310 gallons — bille au milieu — pas de dérapage... Hop ! secousse suivie d'un bond de l'avion allégé.

Tout cela à tâtons, la tête en l'air, les yeux fixés sur les petits points brillants qui sont déjà à la verticale.

Holmes a mal largué son 310 gallons qui a heurté au passage sa profondeur, et pour arranger les choses n'arrive pas à se débarrasser de celui de 165.

Virage, grimpée verticale presque parallèle à l'ennemi qui semble n'avoir encore rien vu. Il faut donc essayer de rester dans l'angle mort caché par ses ailes...

Barber accompagne bien Lanphier, mais la section Holmes-Hine a disparu.

Les deux Lightnings ne sont plus qu'à trois cents mètres au-dessous des deux Sally. L'un des bi-moteurs est couleur kaki, unie — l'autre est d'un gris brillant camouflé de zébrures irrégulières vert olive. Les grands disques rouges des soleils levants se détachent clairement...

Les Zeros, trois de chaque côté l'encadrent de près — ce doit être l'avion de Yamamoto.

Virage à gauche pour se glisser entre l'île et la formation ennemie et voilà les Zeros qui larguent leurs réservoirs qui tombent en virevoltant. Les trois premiers foncent droit sur les deux Lightnings dans une passe frontale à douze cents kilomètres à l'heure de vitesse conjuguée... longues rafales de traceuses qui se croisent et un Zero vert et jaune, secoué par le jet d'acier des 13 mm. et du canon de 20 mm. passe sur le dos et frôle Lanphier.

Alertés, les deux Sally plongent vers l'île. — Thommy part derrière. Mais les Zeros sont extraordinairement souples et montés par des pilotes d'élite — les trois autres,

ailes encastrées comme pour un meeting à Villacoublay font un looping parfait et oblique pour lui couper la route tandis que les deux premiers virent si court qu'ils sont à peine distancés et convergent avec le Lightning vers la Sally camouflée.

C'est une course à mort dont le bombardier est le prix.

Le cerveau travaille vite dans ces moments, mais l'instinct d'un pilote de chasse expérimenté contrôle les gestes plus rapidement que la pensée...

Comme un ailier sur un champ de football, Lanphier feint et prend les Zeros à contre-pied... amorce de virage à gauche avec une inclinaison au manche exagérée — aussitôt les deux Zeros virent vers lui et se rapprochent, le premier ouvre le feu... coup de pied brutal à gauche pour glisser sous les traceuses et vite à droite à peine sur le dos, ailerons braqués à fond...

Complétant le tonneau barriqué, Lanphier passe en trombe sous les deux Zeros et pique vers les bombardiers, tout au tableau.

Barber, lui, a continué tout droit et ouvert le feu sur les trois autres Zeros qui dégagent et font face. Tommy plein gaz passe entre eux de front et se trouve dans le sillage de la plus proche des Sally — c'est la camouflée, celle de Yamamoto...

A sept cents à l'heure, chasseur et gibier foncent vers l'île couverte d'une jungle épaisse où percent des blocs dénudés de basalte.

La Sally grandit dans le collimateur avec sa fine dérive plantée sur le fuselage en forme de cigare... longues ailes gonflées des deux moteurs aux échappements rougis à blanc. Les tourelles d'armement ne sont même pas occupées.

Thommy tremble d'énervement quand il presse la détente des armes. Le recul du canon de 20 mm. et des quatre

13 mm. entre ses jambes, secoue le manche dans sa main gantée. L'odeur de la poudre envahit le cockpit...

La Sally redresse au ras des arbres et le Lightning se balance de droite à gauche en tirant toujours, pour éviter le remous dangereux des hélices... une longue rafale... les explosions des projectiles s'accrochent aux branches et remontent vers l'ombre de l'avion qui saute d'arbre en arbre. Touché ! le moteur droit prend feu. Une fine traînée sombre d'abord, puis une couronne de flammes courtes tout autour du capotage... des tôles se détachent de l'aile, libérant un énorme voile de fumée noire tordue dans le vent des hélices.

La Sally, une aile en feu, ralentit et Thommy abaisse dix degrés supplémentaires de volets tout en réduisant à fond ses moteurs dans une pétarade de compression.

Une deuxième rafale pour en finir. Personne ne pourra sauter en parachute, c'est maintenant trop bas. Les arbres frôlés se courbent au passage et soudain la Sally dérape, accroche, l'aile se replie dans une gerbe de flammes pourpres, d'étincelles et de débris. D'explosion en explosion le fuselage s'ouvre un chemin de feu entre les arbres...

Victoire !

Coup d'œil au rétro — voilà les Zeros. Chandelle brutale et spirale montante que les chasseurs japonais, commandés durcies par la vitesse ne peuvent essayer de suivre sous peine de replier leurs ailes...

Le Lightning grim pant en surpuissance survole la piste de l'aérodrome de Kahili où des Zeros décollent dans tous les sens soulevant la poussière. Quelques coups maladroits de D. C. A. de 75 mm. éparpillés et c'est tout...

Barber pendant ce temps, dégagé « in extremis » des griffes d'une douzaine de Zeros miraculeusement apparus sur la scène, par Mitchell et les sections de couverture, réussit à rejoindre le deuxième bombardier qui file vers la

plage au ras de l'eau. Les rafales du Lightning arrachent de la mer un ruban d'écume qui poursuit la Sally, s'en rapproche...

Dans une formidable explosion l'appareil japonais percuta dans un bloc de corail de la barrière de récifs...

Un Lightning, moteur en feu, vrille jusqu'au sol pour s'écraser près d'un pic rocheux. C'est Hine qui s'est sacrifié pour protéger Holmes en engageant trois Zeros en combat tournoyant...

Holmes, malgré le handicap de son réservoir et de ses empennages endommagés, descend un Zero sûrement, et un autre probablement. Barber essaye de le finir au passage, mais Mitchell donne à ce moment l'ordre du retour immédiat. Six Lightnings sont gravement endommagés et deux devront tenter de rentrer péniblement avec un moteur stoppé, hélice en drapeau...

Mission remplie. La chasse à l'homme est terminée.

*
**

Le corps carbonisé de Yamamoto sera retrouvé dans les débris de la Sally. L'amiral mourut appuyé sur la garde de son sabre de samouraï qui fut ramené à Tokio avec les cendres pour des obsèques solennelles.

Le lieutenant Lanphier fut promu au grade de capitaine et reçut la *Navy Cross*, avec un télégramme personnel de félicitations du Président Roosevelt.

Son exploit ne fut annoncé officiellement que le 1^{er} septembre 1945, car son frère Charles, descendu à Bataan, était prisonnier entre les mains des Japonais et le gouvernement américain craignit de possibles représailles.

L'histoire dira un jour que la mort de Yamamoto fut la première grande défaite du Japon dans la guerre 1941-1945.

Le « Diable à deux queues » — *Der gabelschwanz Teufel* comme l'appelaient les Allemands — a été l'un des avions les plus populaires de cette guerre.

La silhouette bien particulière du P.38 et le sifflement caractéristique de ses compresseurs resteront dans la mémoire des Français indissolublement liés aux semaines tragiques de mai et juin 1944...

Le Lightning a en tous les cas le privilège d'avoir été le plus discuté des appareils par les pilotes de chasse alliés. Détesté par les uns, il était mis par d'autres sur le même plan que le Spitfire, ce qui était un bien extravagant compliment.

L'histoire de cet avion remarquable commence en 1937. L'U. S. Army Air Corps avait établi le cahier des charges d'un chasseur bi-moteur monoplace rapide à grand rayon d'action. C'était à l'époque où l'on commençait vaguement à mentionner dans des rapports ultra-secrets d'attachés de l'Air auprès des ambassades de Berlin, le Messerschmitt 110. C'était aussi à ce moment que la France avait exposé au salon de 1936 un très joli chasseur bi-moteur Henriot et le Potez 63. Fokker en Hollande construisait son « Faucheur » G-23...

En un mot la mode — et la mode en aviation est aussi

exigeante que pour les chapeaux de dames — en était à ce type d'appareil.

Le cahier des charges très sévère — il exigeait une vitesse de 576 km.H. à 6.100 mètres d'altitude et un rayon d'action de 500 kilomètres — découragea la plupart des constructeurs américains.

Parmi les maisons consultées, il y eut Lockheed — un peu par charité sans doute. En effet, cette jeune firme qui comptait à peine un millier d'ouvriers et de techniciens, n'avait produit jusqu'alors que cinq types d'avions et construit en tout 107 appareils de transport léger dont un seul à peu près réussi, le Lockheed 12 « Electra ».

Les affaires n'étaient pas brillantes — la France et l'Angleterre n'avaient pas encore commencé leur prospection du marché aéronautique américain — et pour Lockheed cette commande devint une question de vie ou de mort.

Toutes affaires cessantes, le bureau d'études se mit au travail. Toutes les formules, même les plus extravagantes, furent examinées les unes après les autres — bi-moteur en tandem, moteurs propulsifs à transmissions lointaines, bi-moteur classique tracteur...

Le problème principal à résoudre était le logement des deux encombrants turbo-propulseurs General-Electric. En les plaçant dans le fuselage, les ingénieurs aboutissaient à un monstre, sans compter avec une forte probabilité de rôtir le pilote en vol. En les installant derrière les moteurs, les fuseaux déparaient le bord de fuite. Finalement, ce fut la seule solution logique qui s'imposa d'elle-même : supprimer le fuselage principal, et prolonger les groupes moto-propulseurs par deux poutres-fuselage soutenant les gouvernes de profondeur et de direction.

L'œuf-cabine, contenant le pilote et l'armement prévu — quatre mitrailleuses et un canon Madsen de 23 mm. — se trouvait posé sur le bord d'attaque des plans fort réussis.

Cette aile, agrandie à l'échelle, fut ultérieurement utilisée sur cet appareil merveilleux qu'est le « *Constellation* ».

Finalement, pour compléter le cycle des audaces, un train d'atterrissage à trois roues fut étudié — le premier à être monté sur un avion américain.

La maquette et les dessins réalisés, les techniciens de l'Air Corps vinrent les examiner. Après un haut-le-corps préliminaire — par principe les services techniques officiels n'aiment pas beaucoup prendre position vis-à-vis de solutions par trop révolutionnaires — un marché de prototype fut passé en juin 1937.

Ce fut pour les jeunes ingénieurs de chez Lockheed le commencement d'une succession de « tuiles » techniques de première grandeur. La première aile essayée au tunnel se comporta de façon inquiétante. Une seconde dessinée en dix-huit jours ne supporta pas des volets classiques à plus de 180 km.H., sans des changements d'assiette dangereux. Finalement Fowler vint à la rescousse avec ses flaps à surface variable qui venaient de sauver un autre produit de la maison raté au départ, le Lockheed 14 dont devait plus tard dériver l'*Hudson* de la R. A. F.

La roue avant du train tricycle essayée sur une remorque de deux tonnes traînée à 120 à l'heure, amorça dès les premiers essais de roulement un mouvement de *shimmy* redoutable et pour comble de malheur les deux moteurs prévus — des prototypes eux aussi — Allison V-1710 de 900 CV chacun, se révélèrent au banc assez inconstants.

Comme l'équipe était ardente, elle ne se découragea pas, et la maison Lockheed réussit même à trouver parmi les casse-cous en chômage des *Cleveland Air Races* un pilote d'essai.

Finalement, le 27 janvier 1939, le lieutenant de réserve (aujourd'hui colonel) Ben F. Kesley, sous les yeux inquiets de Hall Hibbart ingénieur en chef et du personnel de la

ferme massé au pied de la tour de contrôle, réussit à arracher le XP-38 de l'aérodrome de March en Californie.

Alors que tout le monde se congratulait sur le décollage impeccable, au moment où Kesley remonta ses volets, une tringle de flaps se détacha. Secoué par de terribles vibrations, l'appareil se lança dans de terribles embardées. Le pilote d'essai hésita une seconde à sauter en parachute, puis, selon la règle courageuse du métier, résolut de sauver la « voiture ». Par un miracle de pilotage, il réussit à se poser roues sorties dans un champ labouré au flanc d'une colline...

L'avion fut réparé, et les dix vols suivants se déroulèrent sans encombre. Mais entre-temps, les services techniques officiels avaient sérieusement révisé leur opinion, et annonçaient leur intention d'abandonner cet appareil. Lockheed décida de frapper un grand coup, et le 11 février, Ben Kesley décollait de March Field pour New-York.

Battant tous les records de traversée transcontinentale, Kesley arrivait après sept heures et deux minutes de vol au-dessus de Long Island. Fatigué par son voyage et par les conditions atmosphériques très dures — il eut l'arcade sourcilière fendue dans un trou d'air — Kesley réduisit trop ses moteurs au cours de son approche d'atterrissage, et les noya en remettant les gaz brutalement. Lâché à cinq kilomètres de l'aérodrome par ses deux Allison, il se posa sur le ventre dans un ravin.

Selon les bonnes règles américaines, le seul témoin de l'accident s'empressa de téléphoner d'abord à la presse, avant de prévenir la base d'aviation.

Le lendemain les photos du XP-38 s'étaient dans tous les journaux et le premier résultat de cette publicité intempestive fut... la commande d'une pré-série de treize appareils...

Les services techniques qui avaient eu ainsi la main for-

cée prirent leur revanche en imposant aux pauvres ingénieurs de chez Lockheed harassés pas moins de trois mille huit cent quatre-vingt-dix-sept modifications !

Ainsi, ce n'est qu'en juillet 1941 que sortirent les premiers P.38 de série.

Les quarante premiers furent envoyés à la R. A. F. sous le régime du prêt-bail — mais sans compresseurs, car ces derniers étaient encore considérés comme ultra-secrets. Sans cet accessoire le P.38 était inutilisable et la Royal Air Force poliment mais fermement — comme pour les P.39 « Airacobras » — refusa de faire les frais avec ses pilotes des tests de combat...

La série se poursuivit donc pour l'usage exclusif du U. S. Army Air Corps.

Vint la guerre pour les Etats-Unis.

La première mission militaire sur P.38 fut exécutée en juin 1942 par le capitaine Karl Polifka. C'était un vol de reconnaissance partant d'Australie, sur la flotte japonaise. Puis, le P.38 disparut totalement de la circulation, on n'en entendit plus parler jusqu'au débarquement en Afrique du Nord en novembre 1942, où le nom du « Lightning » commença à figurer dans les communiqués de la bataille de Tunisie.

Les débuts ne furent pas trop brillants. Les pilotes américains non seulement manquaient d'expérience de combat, mais encore n'avaient pas leurs bi-moteurs très en main, et avaient un grave complexe d'infériorité vis-à-vis des chasseurs monomoteurs. Les Focke Wulfs s'en donnèrent à cœur joie. Les trois premiers groupes de P. 38 furent pratiquement décimés en quelques semaines, et il fut même nécessaire un moment de les faire escorter par des P.40 qui pouvaient à peine les suivre.

Petit à petit, une technique spéciale de combat fut mise au point par les spécialistes de Longley Field. Des volets

spéciaux qui s'abaissaient en combat de 8° pour faciliter les virages furent montés, et les pilotes de chasse apprirent à jouer sur les deux moteurs.

Grâce à sa vitesse, à son grand rayon d'action et surtout à la bonne volonté à toute épreuve de sa cellule robuste, le « Lightning » devint finalement un favori. On pouvait accrocher sous ses ailes tout un bric-à-brac de réservoirs supplémentaires, de bombes, de rockets et même de torpilles selon les désirs momentanés de ses clients, sans parler évidemment d'une collection d'appareils photos verticaux et obliques...

Son armement concentré dans le nez en fit un très redoutable avion d'assaut pour le mitraillage des véhicules — d'où le surnom de « diable à deux queues » que lui donnèrent les pauvres fantassins de la Wehrmacht pourchassés impitoyablement sur les routes de Normandie. Sa vitesse en fit un avion de recco-tactique et stratégique très convenable — Saint-Exupéry disparut en pilotant la version F-5 Photo du P.38. Comme chasseur pur cependant, il ne fut jamais aussi brillant que le P.51 ou même que cette grosse brute de P.47 « Thunderboldt ». Quelques rares pilotes — Bong et Mac Guire dans le Pacifique (40 et 38 victoires respectivement), Jenkins et Thomas White en Angleterre (16 et 22 victoires) — réussirent, grâce à un travail d'équipe difficile, à lutter avec succès contre les monomoteurs classiques japonais ou allemands, mais ce furent des exceptions.

J'ai vu à Fassberg en 1945 un film de combat de Hans Phillip abattant successivement les quatre Lightnings d'une patrouille, qui pouvait rendre assez rêveurs les candidats pilotes de P.38. La guerre était finie heureusement.

En tout état de cause six mille neuf cents « Lightnings » furent construits, et de modification en modification, on arriva à la fin de 1945 à faire porter à cet avion de chasse, deux tonnes de bombes à mille kilomètres, soit cinq cents

kilos de plus que la « Forteresse Volante » B-17. Cela représentait trois tonnes de surcharge sur les poids prévus dans le devis d'origine.

Les moteurs du P.38 développaient alors 1.600 CV chacun, soit presque le double des Allison de 1938, et en mars 1944, un « Lightning » fut piqué à 1.300 kilomètres à l'heure par Ben Kesley au cours d'essais de compressibilité. Un deuxième essai de ce genre faillit mal se terminer en mai 1944 — les ailes se replièrent à 7.000 mètres, et Kesley ne réussit à se dégager et à sauter qu'à quelques centaines de mètres du sol. Il dut ensuite prendre six mois de vacances dans une escadrille de P.38 au combat dans le Pacifique.

Les données techniques générales du Lockheed P.38 J sont les suivantes :

15 m. 86 d'envergure ; — 11 m. 53 de longueur ; 30 mètres carrés de surface portante ; — poids à vide 5.766 kilos ; — poids maximum en charge 8.172 kilos ; — vitesse maxima 662 kilomètres à l'heure à 7.600 mètres d'altitude ; — rayon d'action sans réservoirs supplémentaires 736 kilomètres ; — armement quatre mitrailleuses lourdes de 13 mm. et un canon Hispano de 20 mm. ; construction entièrement métallique.

CHAPITRE V.

LE COLONEL PIJEAUD...

LE COLONEL PIJEAUD

Au début de 1941, l'Afrika Korps de Rommel disposait en Egypte pour son appui aérien tactique de soixante-cinq Messerschmitts 109, de quatre-vingts Junkers 87 (Stukas), de quarante-deux Messerschmitts 110 (*Zerstörers* à grand rayon d'action) et de quelques Junkers 88 — jamais plus d'une vingtaine — utilisés pour les reconnaissances armées. Ces quelque deux cents avions étaient péniblement ravitaillés en combustible et en munitions — la situation des stocks de bombes et d'essence allemands était toujours déficitaire dans le désert — par les Junkers 52 et les gros Savoia 82 « Kangourous » hâtivement ramenés de Crète et des Balkans.

A ces unités venaient s'ajouter deux cent cinquante avions de la Regia Aeronautica d'Italia — CANT 1001, Savoia 79, Fiats 42 et quelques rares Macchis 202 réservés en général pour la bataille de Malte.

Pour certaines missions stratégiques, Rommel faisait parfois appel aux unités stationnées à Rhodes.

Le maréchal de l'Air Longmore, qui commandait la R. A. F. en Egypte avait à résoudre un problème encore plus grave que son adversaire, car la R. A. F. devait pallier l'infériorité manifeste des forces terrestres britanniques et tout particulièrement des forces blindées avec des effectifs infimes.

Longmore avait sous ses ordres cinq squadrons de bombardement — les n^{os} 45, 113 et 55 équipés de Blenheims et n^{os} 38 et 70 équipés de Wellingtons — et cinq squadrons de chasse — les n^{os} 3, 274, 73 et 4 sud-africain équipés de Hurricanes et n^o 5 sud-africain équipé de Tomahawks. Soit en tout soixante-huit Blenheims, vingt-neuf Wellingtons, quatre-vingt-huit Hurricanes et dix-sept Lysanders de coopération.

A ces unités, venaient s'ajouter deux squadrons de bombardement sud-africains, l'un équipé de Junkers 86 — vieux avions allemands munis de moteurs Gnome et Rhône — et l'autre de Glenn Martin...

Il est facile devant ces chiffres de concevoir toute l'importance de l'appoint des Forces Aériennes Françaises Libres, représentées par un squadron de Blenheims — le « Lorraine » — et le GC 1 de chasse équipé d'Hurricanes. De plus, la France Libre fournissait la seule route directe possible pour les renforts et le ravitaillement. C'est ainsi que la route de Takoradi permettait d'expédier cent quarante-sept avions en Egypte en trois mois tandis que Malte n'avait pu fournir en transit que dix Wellingtons, cinq Blenheims et deux Beauforts. Malheureusement sur ces cent quarante-sept avions il y avait soixante-douze Tomahawks (Curtiss P.40) destinés aux groupes australiens en formation, qu'il était nécessaire de modifier complètement avant de se risquer à les envoyer au combat contre les Messerschmitts 109. Les ateliers d'Alexandrie devaient en refaire complètement l'armement, modifier le système de refroidissement, installer des filtres de carburateur, l'oxygène, de nouveaux collimateurs et renforcer les compensations des gouvernes de profondeur...

Et pendant cette même période la R. A. F. perdait cent quatre-vingt-quatre avions !...

C'étaient ces maigres forces aériennes de la Royal Air

Force et de la France Libre qui soutenaient seules l'héroïque effort dont dépendait alors le sort de la grande bataille mondiale.

Il est difficile en étudiant ces chiffres de ne pas s'attarder quelque peu sur l'attitude des grands chefs de l'Afrique du Nord, qui disposaient en août 1940 d'une masse fort importante d'avions de guerre (1).

(1) Chasse :

Groupe III/2	sur Curtiss H 75 (P 36)	Djeleida
— I/3	— Dewoitine 520	Alger Maison-Blanche
— II/3	— Dewoitine 520	Kalaat-Djerda
— III/3	— Dewoitine 520	Relizane
— I/4	— Curtiss H 75 (P 36)	Relizane
— II/4	— Curtiss H 75 (P 36)	Meknès
— I/5	— Curtiss H 75 (P 36)	Meknès
— II/5	— Curtiss H 75 (P 36)	Alger Maison-Blanche
— III/5	— Morane 406	Saint-Denis-du-Sig
— III/6	— Dewoitine 520	Bir Guenich
— II/7	— Dewoitine 520	Constantine
— I/9	— Morane 406	Oudna
— I/10	— Morane 406	Oudna

(Je n'ajoute pas le I/7 sur 406 stationné au Levant, ni le III/4 de Casa équipé de vieux Spads 510.)

Bombardement :

Groupe I/11	sur Lioré Olivier 45	Blida
— 2/11	— Le o 45 et B 210	Blida
— 1/12	— Le o 45 et B 210	Blida
— 1/15	— Farman 222	Telepte
— 2/15	— Farman 222	Telepte
— 1/21	— Amiot	Kalaa Djerda
— 2/21	— B 210 et Amiot 350	Kalaa Djerda
— 1/23	— Le o 45	Blida
— 2/23	— Le o 45	Blida
— 1/25	— Le o 45	Tunisie
— 1/34	— Amiot 143 et 350	Kalaa Djerda
— 2/34	— Amiot 143 et 350	Kalaa Djerda
— 1/19	— Douglas DB 7 (Boston)	Souk-el-Arba
— 2/19	— Douglas DB 7	Souk-el-Arba
— 1/32	— Glenn Martin et DB 7	Mediouna
— 2/32	— Douglas DB 7	Mediouna
— 2/61	— Douglas DB 7	Souk-el-Arba
— 1/62	— Glenn Martin	Canrobert
— 2/62	— Glenn Martin	Canrobert
— 1/63	— Glenn Martin	Ain Beida
— 2/63	— Glenn Martin	Ain Beida
— 1/39	— Glenn Martin	Levant

Ils avaient en tout quinze groupes de chasse et de bombardement équipés de matériel américain, plus cinq groupes de Dewoitines 520 — matériel de premier ordre en 1940 — et cinq groupes de Lioré et Olivier Le O 45 qui devaient encore faire du bon travail en 1943 en Tunisie. A la rigueur il eût été possible d'ajouter une dizaine de groupes de reconnaissance équipés de Potez 63 et de Blochs 175, et onze autres groupes équipés de matériel divers...

Soit quarante-six groupes d'avions, montés par des équipages magnifiques qui ne demandaient qu'à se battre encore pour la France.

Ah ! si leurs chefs avaient écouté de Gaulle, quelle avalanche se serait écroulée sur le dos des faibles forces allemandes et italiennes en Libye, au Fezzan et en Cyrénaïque...

Il est facile d'épiloguer sur le renversement total de la situation, sur les répercussions en Grèce, en Crète et même au début de 1942 en Extrême-Orient.

Un fait est aujourd'hui certain, les Allemands n'auraient JAMAIS — même avec l'aide de Franco — pu franchir la Méditerranée. Il faut en finir avec cette excuse invoquée de la sauvegarde de l'Afrique du Nord « *dont les Allemands se seraient aussitôt emparés...* » (1)

Emparés avec quoi et comment ?

Allons donc ! Il fallut trois mois à la Luftwaffe pour se remettre de la bataille de France avant de partir à l'assaut de l'Angleterre.

Rommel se faisait couler en janvier 1941 trois bateaux de ravitaillement sur cinq par les deux pauvres squadrons d'avions torpilleurs basés à Malte, et plus tard en 1942 cette proportion s'éleva à neuf navires sur dix.

N'oublions pas que tout le tonnage marchand disponible

(1) Voir le chapitre *Une Journée à Malte*.

en Méditerranée n'aurait pas permis de transporter six divisions ennemies équipées et de les ravitailler pendant un an. De plus, la Marine, notre splendide marine française qui faisait l'admiration et l'envie du monde par la qualité de ses navires et de ses équipages, se serait rangée aux côtés de la Royal Navy. La marine britannique qui tenait en respect — et battait régulièrement à chaque engagement — la puissante marine italienne, ne comprenait en tout et pour tout qu'un vieux cuirassé 1918, trois croiseurs et sept torpilleurs...

Comme la partie de la France aurait été belle !

Je sais, nos navires avaient peu de D. C. A. et de munitions — suffisamment quand même pour tirer sur les Américains en 1942...

Je sais bien qu'il n'y avait pratiquement pas de pièces de rechange pour nos groupes d'aviation.

Mais je sais aussi que nous avions des groupes d'appareils américains et qu'il y eut pendant trois ans dans la R. A. F. des Boston DB7, des P.36 et des Glenn Martin qui, nous étant destinés, avaient encore leurs tableaux de bord français, et qui attendaient en juillet 1940 notre bon vouloir sur les quais américains.

Quant aux groupes équipés de matériel français ils auraient pu survivre pour quelques mois de combat par « cannibalisation »... Comment donc ont fait les unités américaines du Pacifique en 1942 ?... Comment donc les Sud-Africains ont-ils opéré pendant un an en première ligne avec des Junkers 86 allemands ? — se figure-t-on que la Luftwaffe leur fournissait sportivement des échanges standards de moteurs ?

Et les camarades de Malte, qui se battaient à quatre contre cent sur des Spitfires entretenus par des indigènes de l'île et des soldats improvisés mécaniciens d'aviation ?

Et les trois mille deux cents camions livrés à Rommel

étranglé par la R. A. F. fin 1942 ? — n'auraient-ils pu équiper des unités motorisées françaises contre l'ennemi alors que Wavell avait à peine cinq cents véhicules pour battre les forces de Graziani en Libye ?

Evidemment la partie aurait été plus dure pour les Français de France, mais l'enjeu n'en valait-il pas la peine ?

Nous aurions eu une autre fibre morale en 1945 et certainement encore plus de droits à la reconnaissance et au respect de nos alliés...

Et c'est justement à cause de tout cela que des hommes comme Pijaud se sont fait tuer et que nos camarades de Bir-Hakeim ont été massacrés pour stopper Rommel.

Grâce à eux, nous avons pu garder quand même la tête haute !

Nos équipages et nos troupes d'Afrique du Nord ont prouvé en 1943 et en 1945 qu'ils voulaient et pouvaient se battre aussi bien que n'importe lequel de nos alliés.

Alors, que ceux qui ont eu l'effroyable responsabilité de les avoir maintenus dans l'inactivité alors que le monde tremblait de détresse, se taisent ! Ils ont le droit de chercher à se justifier — les Français sont généreux et oublieux — car c'est la seule consolation qui leur reste devant le petit tas de cendres de leur honneur et de leur compétence militaire. Mais, que pour ce faire ils ne viennent pas diminuer le mérite de ceux qui ont suivi le droit chemin — et au prix de quels sacrifices !

Qu'ils méditent, ces généraux, cette phrase de Saint-Ex écrite à leur intention en 1943 :

« Ainsi échoua l'habileté de mes généraux car, dans leur solide stupidité, ils vinrent pour me tenir des raisonnements. Et je me souvenais des paroles de mon père : « l'art du raisonnement qui permet à l'homme de se tromper... »

C'est à Jean-Claude et à Françoise Pijaud, qui savent,

eux, ce que leur a coûté l'honneur de la France, que je dédie cette histoire.

Gambut — le 20 décembre 1941.

« LORRAINE »

Le groupe de bombardement des Forces Aériennes Françaises Libres est basé à Gambut, vaste étendue de pierres et de poussière en été, marécage en hiver, que les Français partagent avec un *wing* mixte britannique d'Hurricanes et de Blenheims.

Tout autour de l'aérodrome, les équipages et le personnel au sol campent dans d'extraordinaires baraques de bidons vides, de vieilles caisses à moteurs et de toiles de tentes rapiécées... La nuit, le froid est glacial, les jours ensoleillés sont étouffants. Quand il pleut, les hommes dévorés par les insectes pataugent dans la boue et les avions s'enlisent. Après deux jours de beau temps, ils enfoncent jusqu'à la cheville dans une poussière fine comme de la farine...

C'est une vie effroyable d'ermite moyenageux et d'esclave oriental, pour tous. L'eau est sévèrement rationnée, et l'éternel corned-beef qu'il faut disputer aux mouches apparaît à tous les repas. Les différences brutales de température, le manque de vitamines et la chronique dysenterie amibienne affectent les équipages. Le sable infernal oblige les mécaniciens à travailler comme des damnés — en trente heures de vol un moteur est usé, limé, les cylindres rayés, les soupapes érodées, consommant en quelques heures toute l'huile des réservoirs... L'humidité saline corrode les câbles de commandes dans leurs gaines, les tringles de transmission rongées cèdent et les amortisseurs grippent.

Les pneus qui éclatent au soleil doivent être en permanence couverts de bâches humides qui absorbent les maigres rations d'eau des escadrilles. L'essence se vaporise, dans les réservoirs dont les joints éclatent — risque perpétuel d'incendie en vol...

Les décollages dans les nuages de poussière qui collent des croûtes de sable aux vitres chargées d'électricité statique des postes de pilotage sont d'épuisantes performances qui relèvent de l'acrobatie. L'air brûlant qui danse à l'horizon n'est pas porteur et se dérobe sous les ailes. Les compresseurs des moteurs aspirent en vain l'oxygène raréfié et tiède, perdant toute puissance...

Parfois, une tornade sèche se dresse à l'horizon, voilant le soleil comme un rideau que l'on tire.

Le mur opaque arrive sur l'aérodrome à cent kilomètres à l'heure, noyant les hommes et le matériel sous une trombe de sable granuleux comme de la grêle... Le sable s'infiltré partout, dans les yeux, dans la bouche où il crisse sous les dents, dans les troussees à outils, dans les vivres et jusque dans les bidons à essence. Sur les ailes des avions, la peinture est effacée comme par de l'émeri...

Une fois la colère des éléments apaisée, arrivent les Stukas ou les Junkers 88 qui bombardent et mitraillent sans merci. Les traceuses perforent les parois fragiles des abris et les éclats fauchent les hommes, incendient les avions...

Parfois, à l'heure où le soleil se couche, dans la lumière traîtresse du crépuscule, arrivent les Messerschmitts 109, rasant les dunes comme des bolides, débouchant sur le terrain dans le fracas rageur de leurs moteurs et de leurs canons haletants...

Puis il y a aussi l'incertitude de ce front fluide. Les offensives éclair, les retraites désordonnées qui se succèdent depuis des mois ont miné les nerfs des hommes. Ceux du « Lorraine » se souviennent des camarades du GC 1

laissés en arrière-garde à Halfaya avec leurs Hurricanes, obligés de décoller sous le feu des tanks allemands bousculant les fuyards..

La nuit, au moindre grondement de moteur, au moindre bruit de chaînes se répercutant dans le silence du désert, la base est en alerte, car c'est peut-être une colonne de chars ennemis irrésistiblement lancés en flèche sur la plaine sans fin...

Depuis quinze jours, le colonel Pijaud remplace à la tête du groupe « Lorraine » le colonel Corniglion-Molinier (1). Le fuselage de chacun des bi-moteurs de bombardement Blenheims du groupe français, est frappé d'une grande croix de Lorraine, pour les distinguer des appareils britanniques.

C'est le même insigne d'espoir qui est brodé sur l'épaule des hommes de la Division française libre de Kœnig qui défendront Bir-Hakeim et sur celle des hommes de la colonne Leclerc qui sillonneront la Tripolitaine jusqu'à Tripoli...

La lutte est maintenant désespérée. Rommel qui vient de recevoir une trentaine de chars Mark IV (2) va déclencher une nouvelle offensive vers Sidi Barrani, et, tout le long de la route côtière, les convois ennemis de camions et de chars remontent vers l'est.

L'aviation seule peut l'enrayer.

Toutes les nuits les Wellington bombardent le port de débarquement de Tripoli. Les Beauforts de Malte pourchassent les pétroliers dans les détroits de Sicile et le long

(1) Le colonel Pijaud avait été le premier commandant en chef des Forces Aériennes Françaises Libres en Grande-Bretagne. Son désir de participer au combat personnellement avait été exaucé par l'arrivée du général Vallin qui devait le remplacer. Le général Vallin avait commandé en 1939-40 en France deux groupes de reconnaissance de combat.

(2) Sur les 128 chars Mark IV expédiés à Rommel par la voie maritime seule une trentaine devait arriver — le reste étant coulé en route.

des côtes de Libye. Les Hurricanes mitraillent les pistes et escortent les bombardiers de jour...

Ce matin, 20 décembre, le *wing* de Gambut devra attaquer une forte colonne germano-italienne qui se dirige vers Barce.

Huit Blenheims — quatre français et quatre anglais — prendront part à la mission, escortés par seize Hurricanes de chasse du même terrain.

Le colonel Pijaud, malgré les conseils de prudence de ses équipages, décide de prendre la tête du box français de quatre avions. Son observateur est le lieutenant Guignonis et son mitrailleur le sergent Delcros. Le Blenheim n° 2 de la formation est piloté par le capitaine Ezanno — navigateur Tournier et mitrailleur Baudin. Le n° 3 est piloté par le commandant Charbonneau — navigateur Bimont et mitrailleur sergent-chef Barrat. Le n° 4 est piloté par le sergent-chef Redor — observateur lieutenant de Boisrouvray et mitrailleur sergent-chef Perbost.

La météo n'est pas fameuse — une couche de stratocumulus 10/10, parfaitement unie couvre toute la côte à une altitude de 1.500 mètres, et au-dessus s'étagent des nappes de nuages jusqu'à sept mille mètres.

C'est une mise en scène parfaite pour une surprise par les chasseurs ennemis — et tous savent que la JG-18, unité d'élite de la Luftwaffe, est arrivée sur le front, équipée de Messerschmitts 109 F et commandée par le fameux Marseille, un des trois grands « as » de la chasse allemande.

A deux reprises l'opération est décommandée, et les équipages ont les nerfs à fleur de peau. Même les plaisanteries de « Papa » Masquelier, qui a joué des coudes pour retourner au combat comme mitrailleur au « Lorraine », n'arrivent pas à les déridier.

Finalement, peu avant midi, l'ordre définitif arrive. Les Hurricanes démarrent les premiers, et décrivent une large

orbite autour de l'aérodrome pour se mettre en formation, et cueillir au passage les Blenheims qui décollent quatre par quatre dans la poussière impénétrable...

Depuis près de trois quarts d'heure la formation vole collée au-dessous du plafond de nuages.

A droite, la Méditerranée, toute bleue, tachetée d'ombres violettes par les bandes de cumulus clairsemés.

En dessous, la côte — la baie de Sollum, surplombée par son énorme falaise tombant à pic dans la mer, Tobruck toute blanche, portant les traces des deux sièges successifs, avec son port obstrué d'épaves, Jebel Akdar, perché sur une colline un fort crénelé de pirates barbaresques...

A gauche, le désert, ocre, labouré par les traces de milliers de camions et de chars, semé de carcasses calcinées, avec parfois au fond d'un wadi quelques bouquets de buissons épineux... la voie de chemin de fer, désaxée par les bombardements... la grande route de macadam Tobruck-Benghazi...

La flak qui commence à se montrer agressive oblige la formation à monter au travers des nuages. Les pilotes se préparent à une longue montée en P. S. V. mais, se retrouvent quelques secondes plus tard à l'air libre. Un coin d'air chaud a clivé dans l'épaisse couche supérieure une nappe blanche, parfaitement unie. Les avions évoluent entre deux tranches plates de nuages qui obligent les Hurricanes à se resserrer autour des Blenheims dont la formation a été désarticulée par le P. S. V.

Le colonel Pijaud qui n'a pas piloté depuis longtemps, et manque d'entraînement, réagit par à-coups. L'homogénéité de la formation française s'en ressent.

Les pilotes surveillent avec inquiétude les conditions atmosphériques qui se détériorent — le ciel est devenu un véritable coupe-gorge.

Le *wing* survole Barce.

Quinze cents mètres au-dessous de l'écran de nuages, invisibles, les Messerschmitts du commandant Marseille décollent...

Ezanno, avec le cinquième sens des vieux routiers, sent que les choses ne tournent pas rond. Son malaise gagne son équipage... Le *wing-commander* anglais s'est engagé dans un véritable piège, et il est fort difficile pour Pijeaud dont c'est la première mission avec cette unité d'imposer un déroutement au *leader*...

— Allô Baudin — ici pilote — ouvre l'œil, ce coin est mauvais... navigateur, surveillez dessous...

Un mot à Pijeaud pour le prévenir :

— *Allo leader, watch-out for enemy fighters!* (1)

La formation oblique à gauche vers Benina, et le « box » français se rabat à droite sur le « box » anglais qui glisse par-dessous.

Les Hurricanes cafouillent — la liaison radio entre les chasseurs et les bombardiers doit être défectueuse — et c'est en désordre que les quatre sections d'escorte amorcent la manœuvre pour suivre...

— *Look out chaps! One — o — nine below!* (2)

Voilà l'ennemi!

Une quarantaine de Messerschmitts 109 émergent de la couche inférieure, grimpant à la verticale comme des flèches... Ce sont les nouveaux Me 109 F aux bouts de plans arrondis. Les Hurricanes surpris hésitent un instant — le camouflage particulier des avions ennemis les identifie pourtant sûrement, bien avant que les croix noires ne soient distinctes...

Huit Hurricanes piquent aussitôt à l'attaque, courageusement, tandis que les autres perdent de l'altitude pour

(1) — Allô leader, attention aux chasseurs ennemis.

(2) — Attention, camarades ! Un, zéro, neuf au-dessous.

encadrer de plus près les bombardiers qu'ils doivent protéger.

Surprise au milieu d'un délicat changement de direction de 90° la formation franco-britannique a perdu sa cohésion, et est terriblement vulnérable. Il est trop tard pour se reformer car douze Messerschmitts, rabattant le couvercle de la souricière, surgissent de la couche supérieure de nuages et coiffent les Hurricanes de l'escorte rapprochée...

En une fraction de seconde le ciel s'est rempli d'avions affolés dégageant et tirant, tandis que déjà quatre Hurricanes en feu se dérobent vers la mer.

Le « box » britannique serre son virage à gauche, harcelé par les Messerschmitts et le Bleinheim n° 3 part en vrille, vomissant un énorme panache de fumée ponctué d'étincelles...

En un clin d'œil, Ezanno (1) a jugé la situation, et hurle à Pijaud de grimper dans l'épaisse couche supérieure de nuages qui offre un abri sûr. Mais les Blenheims à la croix de Lorraine se sont engagés à la suite des trois Anglais survivants, et piquent pour les rattraper, afin d'essayer de croiser les feux...

C'est alors que les Me 109 attaquent si violemment que la manœuvre avorte, et, avant que les bombardiers puissent se soutenir mutuellement, l'avion du sergent-chef Redor est enveloppé de longues flammes qui jaillissent de ses deux moteurs et rongent les entoilages des gouvernes. Deux Messerschmitts s'acharnent sur lui, et le Blenheim déséquilibré glisse sur la tranche, passe sur le dos et disparaît...

Le *wing-commander* est abattu, le n° 4 est désarmé et

(1) Le colonel Ezanno, probablement le plus complet des pilotes militaires français, est aujourd'hui inspecteur de la Chasse au ministère de l'Air.

l'équipage évacue. Le n° 2 explose avec ses bombes à bord comme une grenade, à moins de vingt-cinq mètres d'Ezanno...

Charbonneau et Ezanno essayent un instant de couvrir l'avion de Pijaud qui est en difficultés — son mitrailleur tué s'est effondré dans la coupole transparente de sa tourelle dorsale, et deux épaisses traînées blanches d'essence vaporisée s'échappent des réservoirs crevés... Sur l'ordre du colonel, le navigateur Guigonis saute en parachute, et la corolle blanche dérive au milieu des combats tournoyants d'Hurricanes et de Messerschmitts. Submergés, à un contre cinq, les chasseurs anglais sont irrémédiablement surclassés...

L'affaire semble maintenant sans espoir. Les deux Blenheims n'ont plus qu'une chance de s'en tirer en manœuvrant individuellement pour se réfugier dans les nuages.

Ezanno se sépare de Charbonneau, vire à la verticale, et cabre, suivi de quatre Messerschmitts...

Les Messerschmitts affinés par la vitesse ressemblent avec leur nez jaune aux vipères des sables. Camouflés de rouille et d'ocre, tachetés de vert, ils resserrent autour du Blenheim les spirales d'une danse mortelle dans le fracas de leurs canons et les serpentins de leurs traceuses.

Ezanno, serrant les dents, le souffle court, en sueur, lance brutalement son avion dans les plus folles manœuvres pour dérouter l'ennemi. Il passe à demi sur le dos, redresse violemment aux ailerons, projetant contre les parois vitrées Tournier qui cherche désespérément à s'accrocher...

Baudin, le visage piqueté de poudre, dans une pluie de douilles vides éjectées, étouffant dans la fumée de la graisse d'arme qui fond dans le mécanisme surchauffé de ses mitrailleuses, tire sur les Messerschmitts qui attaquent à bout portant.

Chaque obus ennemi qui touche secoue sèchement le

Blenheim dont les longerons craquent sous la pression des virages à haute vitesse. L'air qui s'engouffre dans les trous d'obus avec un bruit de sirène, arrache des lambeaux d'aluminium déchiquetés par les éclats...

Petit à petit, le Blenheim grignote de l'altitude, sauvé par l'habileté de son pilote et par sa maniabilité...

Le chef de patrouille allemand, reconnaissable à la caserole jaune et aux chevrons bordés de blanc peints sur le fuselage de son Messerschmitt, a compris la manœuvre et essaye de lui couper la route. Il contourne le bombardier acculé par ses équipiers, et risque une audacieuse passe frontale trois-quarts avant. Ezanno aussitôt pèse de tout son corps sur le palonnier, bascule l'avion et fait face, tirant de ses mitrailleuses fixes... Le 109 déjà engagé dans sa passe bat des plans, dérape, mais est touché durement, un panneau de son aile se détache, suivi de débris... Mais lui aussi tire juste — un obus de 20 mm. fracasse un panneau de contacts derrière la tête de Tournier impuissant dans sa cage transparente.

— A toi, Baudin ! A toi ! Prends-le au passage !

Le Messerschmitt frôle le Blenheim et se retrouve dans la gerbe de balles de la tourelle alertée — filets de fumée... éclairs des impacts, fine flamme brillante entre les radiateurs. Le 109 passe sur le dos, la cabine vitrée s'envole et le pilote roulé en boule saute...

La voie est libre, et Ezanno sauvé s'engouffre dans les nuages.

Couchés prudemment dans un fossé, les conducteurs de deux camions italiens arrêtés sur le côté de la route, voient soudain sortir des nuages gris un avion dont la cabine est en feu...

C'est l'appareil de Pijaud.

Désespérément crispé sur les commandes, un bras levé pour protéger ses yeux des flammes qui surgissent des cana-

lisations d'essence crevées sous son siège, le colonel malgré l'atroce douleur a tenu son avion en ligne de vol aussi longtemps que possible pour permettre à son équipage de sauter en parachute. Il a vu le navigateur se lancer, mais il est incertain sur le sort de son mitrailleur... En tout cas, il est maintenant trop bas pour le faire, et va essayer de poser le Blenheim train rentré le long de la route.

Aveuglé par les flammes qui ronflent, asphyxié par la fumée, il pilote d'instinct. Les panneaux de plexiglass ont éclaté sous la chaleur, et l'appel d'air transforme la cabine en fournaise...

Fracas de tôles disjointes — gerbe d'étincelles, de débris et de pierres... le Blenheim glisse sur le ventre et s'arrête disloqué dans un nuage de poussière...

Dans le crépitement de l'incendie, une forme se hisse hors de la cabine au travers des châssis broyés, fait quelques pas en titubant et s'écroule.

Les Italiens se précipitent ! — enfin un prisonnier !

Brutalement ils relèvent l'homme dont la chair du visage et des mains pend en lambeaux carbonisés, et le jettent dans un des camions où il s'évanouit..

C'est le colonel Pijaud.

Le véhicule fait demi-tour et repart vers Benghazi. En route, il est hélé par un pilote allemand qui attend sur le talus, les bras encombrés par la soie de son parachute sommairement replié. C'est l'officier abattu par Baudin et Ezanno.

A son visage fin et à la cravate de la Croix de Fer ornée d'épées et de feuilles de chêne, le conducteur italien reconnaît tout de suite le commandant Marseille, l'« as » de l'Afrika Korps avec ses quatre-vingts victoires aériennes...

Le capitaine Ezanno, après avoir zigzagué dix minutes

dans les nuages — le temps de fumer une cigarette et de reprendre son souffle — pour dérouter ses poursuivants, descend au ras du sol, à la recherche de la colonne blindée ennemie, objectif du raid.

Il remonte en vain la route côtière jusqu'à Apolonia sans la trouver. Il mitraille au passage quelques transports routiers isolés, se fait prendre à partie par la batterie de D. C. A. d'un cantonnement allemand, et retrouve finalement deux Hurricanes, seuls survivants de l'escorte...

Le Blenheim ramène les chasseurs en rase-mottes intégral, frôlant le sol, sautant les obstacles et s'enfilant dans les wadis, jusqu'à leur aérodrome de Bu Amud, puis rentre se poser à Gambut.

A la base où Charbonneau est déjà rentré, les mauvaises nouvelles sont déjà répandues, et une foule triste s'attroupe autour d'Ezanno au saut de l'avion, quêteant des informations.

Les mécaniciens qui examinent son Blenheim trouvent dans l'appareil près de soixante impacts de mitrailleuse et de 20 mm. Une commande d'aileron est coupée, et des débris de Messerschmitt 109 sont coincés entre les cylindres du moteur droit...

Sur vingt-quatre avions alliés, quatre seulement sont rentrés — les deux Hurricanes et les deux bombardiers à la croix de Lorraine.

Le colonel Pijaud, atrocement brûlé, aveugle, s'évada de l'hôpital de Derna trois jours plus tard, aidé par deux officiers britanniques.

Epuisés, ils marchèrent quatre nuits durant, sans eau, sans vivres...

Le jour, ils se dissimulaient dans des creux de rochers le long de la côte.

Une colonne de reconnaissance australienne les ramassa

enfin, à demi morts de faim et de soif, écroulés dans le trou d'une mare desséchée...

Pijeaud souffrant le martyr vivait encore.

Mourant, il eut la force de volonté de dicter aux infirmiers qui pensaient ses plaies, son rapport.

Pendant neuf jours, il agonisa à bord d'un navire-hôpital, et s'écrasa la langue entre les dents pour ne pas hurler de douleur devant les Anglais.

Il expira le 6 janvier 1942, revêtu de l'uniforme bleu marine aux galons d'or de notre Armée de l'Air.

Deux ans plus tard, presque jour pour jour, le 13 décembre 1943, Colette Pijeaud, sa femme héroïque, déportée par les Allemands mourait sous les coups de fouet à Ravensbruck, laissant deux petits orphelins pour porter ce grand nom — Jean-Claude âgé de treize ans, et Françoise âgée de onze ans...

— Quel sacrifice !

Après tout, je comprends que tant d'autres n'aient point voulu payer aussi cher la rançon de leur honneur de Français...

CHAPITRE VI

TEMPÊTE SUR VARSOVIE

Seigneur Dieu tout puissant, les enfants d'une nation guerrière élèvent vers toi leurs mains désarmées.

Ils t'appellent du fond des mines de Sibérie et des neiges du Kamtchatka...

De la servitude moscovite et prussienne

Délivre-nous, Seigneur.

Poème d'ADAM MICKIEWICZ,
écrit en 1831.

Le 29 juillet 1944, à 8 h. 15 du matin, Radio-Moscou diffusait en langue polonaise cet appel aux Mouvements de Résistance de Varsovie :

« Pour Varsovie qui n'a jamais cédé et continué à se battre l'heure de l'action est arrivée.

« Les Allemands vont sans doute essayer de se défendre à Varsovie, accumulant les ruines et massacrant encore des milliers de victimes. Vos maisons et vos jardins, vos ponts et vos gares, vos usines et vos immeubles administratifs seront transformés par l'ennemi en positions défensives. Ils vont exposer la ville à la ruine et les habitants à une mort certaine. Ils pilleront et réduiront en poussière ce qu'ils ne pourront emporter.

« C'est pour cela qu'il est cent fois plus nécessaire que jamais de vous souvenir que tout est perdu dans le flot destructeur d'Hitler. Seuls un effort actif et le combat dans les rues, les maisons, les usines et les magasins de Varsovie pourront avancer l'heure de la libération et sauver avec le patrimoine de la ville les vies de vos concitoyens.

« Polonais ! C'est l'heure de la libération !

« Polonais ! Aux armes !

« Ne perdez plus un seul instant, Praga et les faubourgs industriels de Varsovie sont déjà sous le feu de l'artillerie russe ! »

Le 1^{er} août 1944, à 17 heures l'explosion d'une bombe

au quartier général de la Gestapo de Varsovie déclenchait l'insurrection.

Cinquante mille soldats de l'armée polonaise clandestine aidés par toute la population s'emparaient après cinq heures de combat acharné, au prix de plus de sept mille tués, des trois quarts de la ville.

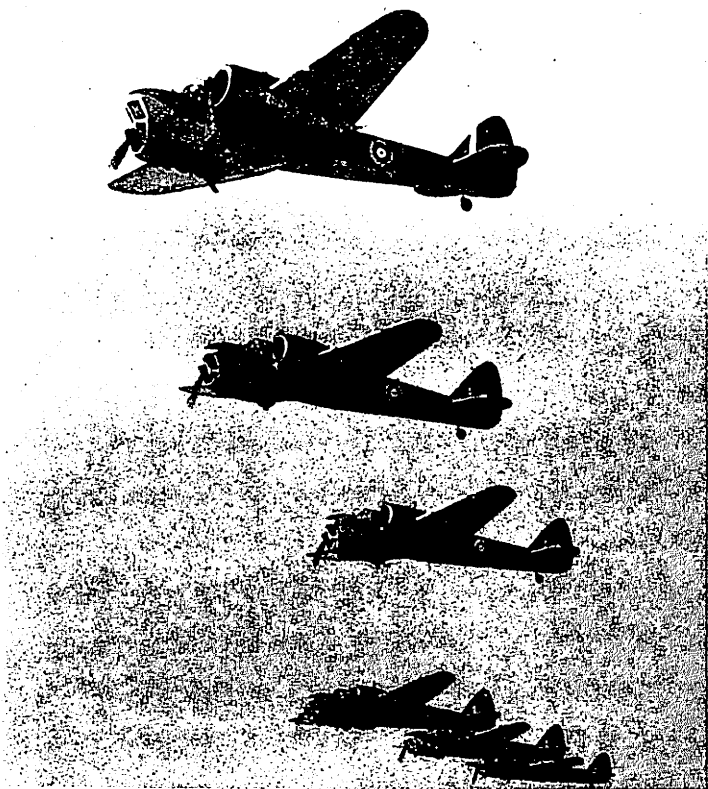
Le piège monstrueux était armé, et, sous les yeux du monde civilisé, allait se refermer impitoyablement sur les Polonais martyrs.

Staline après avoir fait éliminer froidement à Katyn et en Sibérie quinze mille officiers de l'armée polonaise, après avoir exigé de Roosevelt la reconnaissance de la ligne Curzon qui perpétuait l'accord Ribbentrop-Molotov, allait pouvoir détruire dans Varsovie, à peu de frais, le puissant mouvement de résistance polonais qui contrariait ses plans d'asservissement.

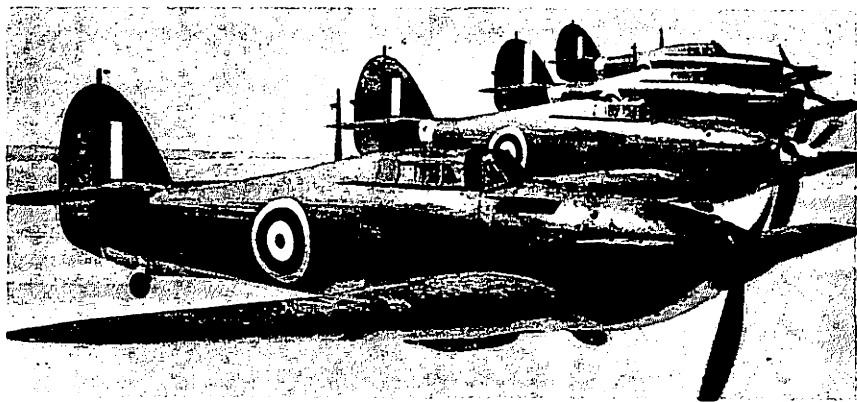
A peine l'insurrection eut-elle pris corps que les troupes soviétiques reculaient sur l'ordre de Moscou de dix kilomètres, rompaient le contact avec les Allemands en déroute. Rokossovsky allait assister en spectateur neutre et intéressé à l'anéantissement par les S. S. de tous ces patriotes gênants...

Le premier ministre de la Pologne, Mikolajczyk, bondit à Moscou par le premier avion pour essayer de fléchir Staline. Celui-ci lui répondit qu'il n'acceptait d'aider Varsovie qu'à la condition que la Pologne admettrait et le gouvernement fantoche de Lublin et la ligne Curzon — c'est-à-dire accepterait de fournir onze millions d'esclaves polonais à la Russie...

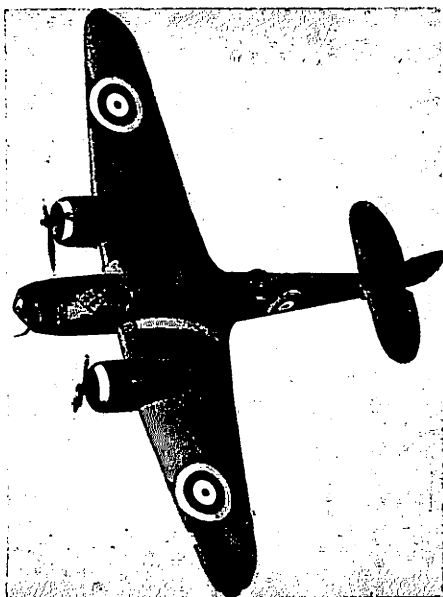
Mikolajczyk lança alors un appel pathétique à Roosevelt qui intervint le 24 août. Staline ne répondit même pas à la demande anglo-américaine d'utilisation d'aérodromes permettant à la R.A.F. et à l'U.S. Air Forces de ravitailler Varsovie par air. Pendant ce temps, la radio soviétique



LES SIX BLENHEIMS EN FORMATION.



LES HURRICANES D'ESCORTE EN PATROUILLE SERRÉE SE RAPPROCHENT
DES BOMBARDIERS.



LE BLENHEIM VIRE SEC...



LE COMMANDANT MARSEILLE ACCOUDÉ AUX DÉBRIS D'UN DES BLENHEIMS
DESCENDUS PAR LUI LE 20 DÉCEMBRE 1941.

clamait que les « éléments réactionnaires de Varsovie s'étaient soulevés sans ordres pour saboter les opérations de l'Armée Rouge victorieuse ».

Le refus russe concernant les aérodromes était d'autant plus surprenant que trois mois auparavant, à sept reprises différentes, des forces américaines de cinq cents à sept cents bombardiers et chasseurs venus d'Angleterre s'étaient posées en territoire soviétique après des raids sur la Prusse Orientale. Ces avions étaient repartis pour l'Afrique du Nord après avoir été ravitaillés par les Russes, bombardant au passage des objectifs en Autriche et en Tchécoslovaquie.

Churchill autorisa alors de sa propre initiative, les Services Spéciaux de la R. A. F. à tout risquer pour tenter quand même de ravitailler Varsovie. Il n'y avait que fort peu d'avions disponibles car toute la masse du Transport Command était nécessaire pour ravitailler en carburant les armées alliées qui fonçaient vers le Rhin. Après six nuits, les unités engagées avaient perdu quatre-vingt-cinq pour cent de leurs effectifs. L'Air Marshall Slessor dut à regret interdire ces missions-suicides.

Seules les escadrilles spéciales polonaises de la R. A. F. et deux squadrons sud-africains du Moyen-Orient qui jouissaient d'un statut de relative indépendance vis-à-vis du Commandement de la R. A. F. purent continuer.

Ce fut effrayant. En deux mois le squadron polonais n° 138 *Special Duties* perdit soixante-cinq officiers et cent soixante-neuf hommes d'équipage c'est-à-dire trente-deux avions. Ces pertes incroyables avaient été subies au cours de vingt-trois nuits et représentaient quatre-vingt-dix pour cent des avions expédiés.

A l'âge de cinquante-quatre ans le général Raisky — qui commandait en chef l'aviation polonaise en 1939 — prit lui-même les commandes d'un quadrimoteur Halifax et fit trois missions.

C'était d'autant plus triste que l'énorme distance à parcourir ne permettait d'emporter qu'une charge assez minime d'armes et de munitions dans les containers à parachutes. En tout environ quarante tonnes devaient parvenir aux insurgés.

Les Sud-Africains perdirent en six semaines vingt-quatre des trente-trois Liberators quadrimoteurs qu'ils possédaient...

Roosevelt se refusant à intervenir plus énergiquement auprès de Staline, Churchill envoya un message très violent au Kremlin qui répondit finalement le 10 septembre — c'est-à-dire quarante jours après le début du soulèvement — qu'à partir du 16 septembre, et pour deux jours seulement l'aérodrome de Poltava serait ouvert à l'aviation américaine...

Churchill outré déclara :

« Staline a rejeté sommairement nos propositions (1). Je n'ai pu le croire si cruel quand j'ai lu sa réponse. J'étais si furieux que je dis à Roosevelt qu'il devait ordonner aux avions américains de foncer et de se poser de force sur les bases russes. Staline n'aurait jamais osé faire tirer sur eux quand même... »

Mais Roosevelt répondait toujours :

« Je ne puis douter de la bonne foi de mon ami Staline. Il est brutal, mais il est sincère et nous ne pouvons sacrifier son amitié à ces Polonais... »

Pendant ce temps les Allemands déchaînés lançaient impunément huit divisions sur Varsovie, détruisant et incendiant toute la ville, massacrant les habitants...

Soixante-trois jours durant, le général Bôr Komorowski

(1) Churchill et Roosevelt qui se trouvaient à Québec fin août pour une conférence militaire, avaient envoyé conjointement un télégramme à Staline, lui demandant d'autoriser l'atterrissage des avions ravitailleurs en territoire soviétique.

et ses hommes se couvrirent d'une gloire immortelle, défendant Varsovie maison par maison, mètre par mètre de rue.

Finalement, le 2 octobre 1944, abandonnée par tous ses alliés (1) et sacrifiée par Roosevelt sur l'autel de Staline, Varsovie rasée, ayant près de deux cent mille tués, capitulait. Les trois cent cinquante mille habitants survivants étaient déportés en Allemagne et les ruines restantes dynamitées...

Et c'était pour en arriver à cette capitulation que le monde libre, France en tête, s'était dressé en septembre 1939 pour défendre la Pologne ?

A 20 heures, le 1^{er} octobre, la radio de Varsovie lançait son dernier message, à la face des aveugles et des lâches. Et voici ce que disait cette voix étranglée par les sanglots :

« Voilà la sombre vérité — nous avons été traités pire que les satellites d'Hitler. Pire que l'Italie, pire que la Roumanie, pire que la Finlande...

Dieu qui est juste, dans sa toute-puissance, châtiara la terrible injure faite à la nation polonaise et il punira tous les coupables... (2) »

Pourquoi donc avoir rédigé une Charte de l'Atlantique et s'être posé en champion du droit et des opprimés pour laisser froidement s'accomplir pareil crime ?

Et ce n'était que la préfiguration de tant d'autres abandons...

La justice de Dieu commence en effet à peser sur nos épaules, et déjà aujourd'hui ce sont les pauvres G. I. en

(1) La France fut le seul pays — et c'est tout à son honneur — à refuser son accord. Ce fut l'objet de deux très violentes discussions entre le général de Gaulle qui ne céda pas et Staline à Moscou, quelques jours après les événements de Varsovie. Pour la première fois depuis quatre ans, Staline devait capituler sur un des points essentiels de sa politique. Nous devons payer à Yalta cette attitude courageuse, mais notre honneur était sauf.

(2) Ce passage est extrait de la sténographie des services d'écoute (Monitoring) de la British Broadcasting Corporation.

Corée qui payent pour Varsovie. Roosevelt, lui, n'est plus de ce monde... (1)

C'est à vous, mes camarades survivants des Polish Air Forces, réfugiés misérables aux quatre coins du monde, que je dédie cette histoire de la mission du 6 septembre 1944 du 136 SD Squadron.

« *Destiny can wait* (2). »

*
* *

Brindisi.

Les six Halifax du squadron 138 « *special duties* » polonais décollent les uns après les autres de l'aérodrome italien et passent en grondant, gagnant péniblement leur vitesse de sécurité au-dessus du port.

C'est le 6 septembre 1944 et il est 7 heures du soir.

La lumière dorée du soleil se résume doucement dans la chute du jour d'été et dans les fins cirrus effrangés. C'est l'heure où en Italie méridionale la guerre maintenant lointaine, la mer calme et l'air tiède appellent la joie de vivre...

Les Handley Page « Halifax » sont lourdement chargés — de l'essence pour douze heures de vol et trois tonnes d'armes et de munitions dans les containers à parachutes.

Les moteurs peinent et claironnent leur effort. Il faut grimper à la force des chevaux, à la limite de la perte de

(1) Ces lignes ont été écrites en septembre 1950.

(2) « *Destiny can wait* » — le destin peut attendre — était la devise des Forces Aériennes Polonaises combattant dans la R. A. F. Ces pilotes polonais ont défendu Londres en 1940, perdu 2.408 des leurs, et donné une belle leçon d'honneur militaire en acceptant de continuer après le 1^{er} octobre 1944, les opérations de bombardement de soutien de l'Armée Rouge dans son offensive sur la Prusse Orientale. Tous les survivants de l'aviation polonaise, à l'exception de sept pilotes, ont refusé de retourner dans leur pays natal sous la botte russe. Ils errant de par le monde, aujourd'hui, emmenant en exil la patrie dans leurs cœurs courageux.

vitesse, car l'Adriatique est étroite et déjà les hautes montagnes de Yougoslavie couronnent l'horizon.

Il faut aussi monter parce que ces crépuscules méditerranéens sont interminables et la nuit hésite longtemps — les Messerschmitt 109 montent la garde sur les aérodromes de Dalmatie...

Le Halifax du Flight Lieutenant R. Chmiel, frappé de l'insigne à damiers rouges et blancs de l'aviation polonaise, franchit la côte des Balkans à Dubrovnik.

La nuit engloutit maintenant la chaîne de Serbie. Mille feux de camps de partisans clignotent aux flancs des massifs, et plus bas dans les vallées, ceux des patronilles de S. S...

La lune se lève sur les Alpes et la plaine d'Autriche, pâle, où le Danube passe et repasse, revenant cent fois sur ses pas, traînant son ruban argenté. Vienne est à gauche, invisible.

Tout va bien à bord. L'équipage est silencieux... les hommes se taisent mais leur cœur déborde. Ils vont survoler leur patrie, la Pologne. La rose du compas marque le cap de Varsovie — c'est une mission désespérée, au secours du désespoir, à l'aide des insurgés de la ville héroïque...

Sous l'avion, la plaine se ride, ondule, la terre s'élève et ce sont bientôt les monts Tatras où des taches de neige précoce marquent les hauts sommets.

La lune a disparu, éteinte par un front nuageux, dense, qui roule bas ses nuées sombres...

Et voilà la Pologne, mais le clair de lune a tout emporté avec lui, tout effacé — les grands lacs qui brillaient, les forêts, les carrières blanches...

Et maintenant, avec la première fatigue, commence le calvaire de l'équipage.

Il est minuit. Depuis cinq longues heures les Halifax volent cap nord-est. Les gros quadrimoteurs labourent pénii-

blement leur chemin au travers des nuages traîtres chargés de pluie et d'orages.

Tout le long de la route, le tir des batteries de D. C. A. se déclenche à leur passage — éclairs brefs des départs de 88 dans les vallées, sur les collines et le long des routes. Les pilotes semblent, dans la nuit noire, semer des étoiles sur la terre...

— Navigateur à pilote — projecteurs et D. C. A. à trois heures — assez loin.

Tous les visages se tournent. A vingt kilomètres de leur avion, un autre Halifax est cisailé par les lames d'épées des grands faisceaux blancs. Tout autour, crépitent les explosions de la flak... puis tout s'éteint subitement. Seule une comète ivre ondule un instant et disparaît.

Il n'y a plus que cinq Halifax.

Après cela, la nuit est plus noire encore, plus impénétrable...

Les ténèbres sont si denses, que les pilotes doivent baisser à l'extrême les rhéostats de l'éclairage ultra-violet du tableau de bord dont la lumière pourtant les aveugle.

Des heures d'encre, sans visage, toutes pareilles sous le tunnel de nuages...

Et soudain, l'horizon semble se creuser. Un rougeolement d'aurore qui grandit, accroche tout à coup des gouttes de sang aux cristaux de givre sur les plexiglass...

Les avions commencent à perdre de l'altitude — 2.000 mètres... 1.500 mètres... — et la vitesse monte.

Au fur et à mesure qu'ils se rapprochent et descendent, la lueur semble à la fois se cacher sous la terre noire et grandir démesurément dans le ciel.

Un serpent d'un écarlate brillant se dessine sous les ailes — c'est la Vistule, — et, comme un lever de soleil prodigieux, Varsovie en feu apparaît.

Les équipages fascinés boivent des yeux cette lumière.

Le radio s'est à demi levé et regarde par-dessus l'épaule du pilote. Les mitrailleurs ont tourné leurs tourelles vers l'avant.

Seul le mitrailleur de queue, perdu au bout du long fuselage, entre les deux boucliers des dérives, face à la nuit, ne voit pas... mais il sent dans sa chair polonaise la présence de la ville !

L'effroyable brasier qui engouffre des milliers de maisons qui brûlent et s'écroulent, illumine le ciel et détache les silhouettes sombres des Hallifax.

La flak qui commence à Sluzew, ceinture Varsovie d'un mur de projectiles. Les tubes de 88 qui tiraient à l'horizontale sur la ville se relèvent au bruit des moteurs et tâtent...

Ce n'est qu'un ruissellement de flammes. Le ciel, la terre mêlés dans une éruption aveuglante et pourpre qui repousse la fumée au travers des nuages déchirés par l'haleine brûlante du foyer monstre.

Dans cet enfer, des hommes se battent depuis trente-huit jours.

L'avion descend au ras du fleuve pour éviter la flak, et saute les ponts détruits qui plantent leurs piles dans les eaux aux reflets sanglants.

Le pilote a l'impression de forer une épaisse muraille de feu. La température des moteurs saute de cinquante degrés aux thermos et l'odeur âcre de l'incendie pénètre dans le Hallifax, faisant tousser les hommes...

Puis soudain, il y a comme une grande clairière d'ombre. Ce sont les quartiers de l'ouest, tenus en force par l'ennemi, où le soulèvement a été maté dans les premiers jours.

Seuls, quelques groupes isolés de partisans cernés par les S. S. résistent.

Les projecteurs de D. C. A. sont braqués horizontalement pour éclairer les avenues et les façades... A chaque coin de

rue il y a un multiple de petit calibre qui arrose les toits de balles explosives, couvrant la progression des chars qui avancent en hésitant.

Un Liberator sud-africain rasant les cheminées, tire de toutes ses mitrailleuses et éteint plusieurs projecteurs, mais le pilote, probablement ébloui par la lumière blanche, percuté dans le clocher d'une église...

Plus loin, la fournaise rejaillit.

Comment tant de flammes et de chaleur peuvent-elles encore se dégager des débris carbonisés et rebrûlés toujours d'une ville d'un million d'habitants ?

Comment les hommes du général Bôr peuvent-ils survivre dans ce brasier pilonné par l'artillerie allemande — vivre et se battre ?

Même les égouts charrient des flammes — l'ennemi a sacrifié de précieuses réserves de carburant pour déloger les Polonais du labyrinthe souterrain où n'osaient s'aventurer les patrouilles de S. S.

Varsovie présente un spectacle tellement épouvantable que les hommes du Hallifax pleurent et les larmes séchées par la chaleur laissent des traces brillantes sur les visages noirs de suie...

Ils pleurent leur patrie déchirée, cette guerre monstrueuse, la férocité de leurs ennemis, la lâcheté et la trahison de leurs alliés...

Ils pleurent leurs familles ensevelies dans leurs foyers. Ils pleurent sur leur propre combat qui n'a plus de raison d'être et ils pleurent sur leur vie sans le sel de l'espoir...

A droite apparaît la silhouette, un instant dessinée sur la muraille lumineuse, d'un Hallifax désemparé qui oscille et s'écrase en feu dans le feu — brindille incandescente retombant dans l'incendie d'une forêt.

Comme les rayons d'une roue convergent vers le moyeu, les chars Tigre écrasent les débris sous leurs chenilles

remontent lentement vers le noyau en fusion de la vieille ville, Quartier général de la Résistance.

Chmiel en voit deux qui balancent leur long canon comme une trompe de monstre préhistorique, en tâtonnant dans les coulées de pierres et de briques.

Le mitrailleur de queue tire une longue rafale de ses quatre Browning, mais les traceuses rebondissent sur les carapaces blindées comme un jet d'eau sur un bloc de granit...

Soudain un des Tigres disparaît — le plancher d'une cave s'est effondré — enseveli sous une avalanche de décombres.

Le mitrailleur qui veut voir encore, colle son visage au collimateur, mais c'est déjà trop loin...

A cinq cents kilomètres à l'heure, le Halifax tourne en rond entre les flammes. La peinture s'écaille sur les ailes et les gerbes d'étincelles érodent les plexiglass, les rendant opaques.

Chercher à repérer les feux marquant la *Dropping Zone* dans ce chaos aveuglant est une amère plaisanterie, et même le navigateur natif de Varsovie, qui s'est installé dans la bulle transparente du bombardier n'arrive pas à reconnaître, dans ce monceau de ruines croulant de partout les rues de sa ville natale.

Le micro à la main, il essaye de guider son pilote.

D'autres avions, affrontant la tempête, luttent pour arriver au cœur du brasier...

Quatre Liberators du squadron S. A. S. sud-africain ont accepté de participer à cette mission de sacrifice pour l'honneur, aux côtés de leurs camarades polonais. Aveuglés, volets baissés, ils volent au ralenti en cherchant un endroit pour larguer leurs précieux containers...

Et la flak s'acharne sur eux.

L'un après l'autre les grands quadrimoteurs tombent...

Le navigateur de Chmiel s'obstine. C'est difficile.

Les rues? — quelles rues? — où se dessinent-elles donc dans ce paysage de cauchemar astral, où la terre elle-même semble brûler, vitrifiant, solidifiant les écroulements de gravats qui nivellent tout?

Vite il faut trouver la D. Z. — lancer les armes et les munitions puis se dégager de cette voûte de flammes soutenue par des piliers d'obus traceurs de flak.

Les cendres retombent comme une neige noire, mais n'arrivent pas à toucher le sol. Dans un perpétuel mouvement de va-et-vient, elles sont soufflées à nouveau à des milliers de mètres d'altitude par les vapeurs brûlantes éruptées spasmodiquement du chaudron bouillant de flammes.

Le Halifax flotte dans ce cataclysme. Les sept hommes de l'équipage sont littéralement anesthésiés par l'horreur...

Il est un moment où le désespoir chasse brutalement la peur, et les aviateurs sentent que dans leurs nerfs tendus ce stage même est dépassé. Ils sont entrés d'un seul élan dans le domaine de la haine et la mystique du sacrifice... Les lois de la nature sont balayées, les plus sûres et les mieux établies...

Le Flight Lieutenant Chmiel n'a qu'un mot à dire, et l'équipage consentant est prêt à se lancer sur l'ennemi, à s'écraser avec l'avion sur un objectif boche...

Voilà! Ce sont maintenant les quartiers de la gare, repris par la division Hermann-Göering. Les incendies couvent et des flaques de feu illuminent un pont de bateaux jeté à la hâte sur la Vistule — les insurgés contrôlent encore tous les ponts du centre de Varsovie...

Un convoi allemand y défile. Les camions sont pare-choc contre pare-choc, et sur le quai, au milieu de l'embouteillage il y a cinq gros canons auto-moteurs...

Les Allemands qui n'ont rien à craindre de l'aviation soviétique au repos sont surpris. Les tourelles du Halifax

crachent le feu et les quadruples de 20 mm. répondent rageusement.

— Malheur ! ne pas avoir de bombes !

Serrant les dents, le pilote a une envie démente de faire demi-tour pour tout broyer sous les trente tonnes du Halifax... Non — il faut d'abord porter les Sten Gun, les FM Bren, les grenades dont les soldats de Bôr Komorowski ont désespérément besoin !

Puis il faut aussi rentrer à la base, pour pouvoir revenir demain soir et revenir encore jusqu'à ce que la flak les cueille au vol...

— Navigateur à pilote — attention voilà le pont Ponia-towski, tournez à droite au prochain.

Voilà enfin de nouveau la vieille ville, bordée par la cité ouvrière dont les immeubles dressent leurs squelettes de béton noirci.

Au pont de Kierbedz, l'avion oblique, et c'est la place Krasinski.

Cinq feux de bengale verts en croix... un T de draps blancs assemblés pour indiquer la direction du vent comme si la courbe des flammes et les traînées de flammèches ne suffisaient pas...

— C'est la D. Z.

Des hommes courent, levant les bras. Un virage serré, volets baissés et moteurs au ralenti... le Halifax revient, soutes ouvertes, tandis que des flocons noirs apparaissent dans l'air, au ras des ruines. Ce sont les 88 de la colline du parc qui tirent l'avion... les éclats fauchent les formes qui s'agitent au sol, et soudain, au moment où les containers tombent, le Halifax est secoué par une formidable déflagration qui le retourne presque.

Le pilote raccroche par miracle le gros appareil déséquilibré, mais heurte un pan de mur — le moteur n° 4 hurle en survitesse car son hélice a été arrachée...

Le mécanicien, le ventre ouvert par un éclat, se relève à la force des poignets, coupe le contact et ferme l'alimentation...

Les cylindres se balancent au bout des parachutes qui freinent à peine la descente dans l'air surchauffé qui n'est plus porteur. Trois des parachutes prennent feu avant de toucher le sol...

A bord, Chmiel lutte avec ses commandes, et à ses côtés les blessés gémissent. Quatre hommes ont été atteints par les fragments qui ont haché le fuselage. Le navigateur projeté par l'explosion au travers de la cabine s'est fracturé le crâne contre un angle des postes radio. Un filet de sang coulant des narines, il encombre le couloir...

Mission accomplie — vite hors de cet enfer !

Impossible de revenir directement — toutes les batteries de D. C. A. ennemies sont alertées. Il va falloir contourner Varsovie par le nord-est et le nord, se réfugier dans l'ombre qui couvre la rive droite de la Vistule.

Là se trouvent les lignes russes, où les troupes de Rokossovsky attendent tranquillement, l'arme au pied, la fin de la tragédie. Trente divisions d'élite de l'Armée Rouge, arrêtées net dans leur élan pourtant irrésistible par un ordre impératif du Kremlin.

Que crèvent tous ces Polonais !

Et sous les yeux indifférents du monde libre qui s'est lancé dans la bataille pour la liberté de la Pologne, les rescapés des boucheries soviétiques de Katyn sont massacrés par les Allemands...

Cette guerre dure depuis si longtemps que l'on a peut-être oublié pourquoi on la fait !

L'équipage du Halifax est épuisé, et pourtant il fait encore six longues heures de vol — probablement sept sur trois moteurs — pour revenir à Brindisi avec les blessés qui souffrent. C'est quand même cruel, alors qu'à quelques

minutes de vol à peine, il y a des aérodromes « alliés »...

Alliés ? — allons donc ! Le pilote hausse les épaules, se concentre sur ses instruments et vire largement à gauche pour reprendre le cap sud.

— Attention pilote ! — avion à sept heures.

Chmiel, malgré l'handicap d'un moteur en moins, pique légèrement pour prendre de la vitesse, et cabre en virant sec à droite — manœuvre classique du « corkscrew ».

Le chapelet de traceuses ennemies se perd sous l'aile et ondule indéfiniment dans la nuit...

Où est-il maintenant ?

Il va revenir et faire feu, à coup sûr, car le Hallifax, magnifique cible découpée sur les incendies de la ville, a été positivement identifié.

Le chasseur de nuit — peint en noir dans le ciel noir, pots d'échappement soigneusement encapuchonnés — glisse invisible, gardant son objectif entre lui et la clarté, portant la mort dans les tambours de ses canons de 20 mm...

Le mitrailleur de queue cherche désespérément à voir, mais ses yeux encore éblouis sont aveugles dans cette ombre épaisse de suie et de nuit.

Le voilà !

La tourelle dirigée par les pédales tourne, et le mitrailleur, pouces sur les détentes, va tirer... Une explosion encore plus violente, là-bas dans Varsovie, déchire le voile un bref instant, révélant l'ennemi.

C'est un bi-moteur à aile basse, au nez pointu vitré, à double dérive...

— Sainte Vierge !

Son fuselage est frappé de l'étoile rouge...

— Alors, mitrailleur, le voyez-vous encore ?

Silence.

— Répondez, mitrailleur.

Finalement sa voix bégaye dans l'interphone.

— Je n'ai pas tiré... je n'ai pas pu... c'était un Pe-2.
Et pourtant le chasseur a tiré, lui...

Le Hallifax repart vers Brindisi.

Le mitrailleur de queue, engourdi de froid dans sa tourelle est maintenant le dernier à voir disparaître, dans le lointain, le soleil sanglant de Varsovie qui va luire encore pendant vingt-six jours et vingt-six nuits.

Impossible d'appeler à la radio les avions des camarades du 138 squadron — car il y a encore cinq heures de vol au-dessus du territoire ennemi, lourdes d'angoisses et d'embûches...

A l'heure où le jour radieux d'été se lève sur l'Italie, le Hallifax se pose enfin à Brindisi.

L'ambulance et les pompiers attendent, et aussi les autres pilotes anxieux.

Tout en roulant vers la tour de contrôle, Chmiel compte instinctivement les plates-formes vides sur la piste de dispersion...

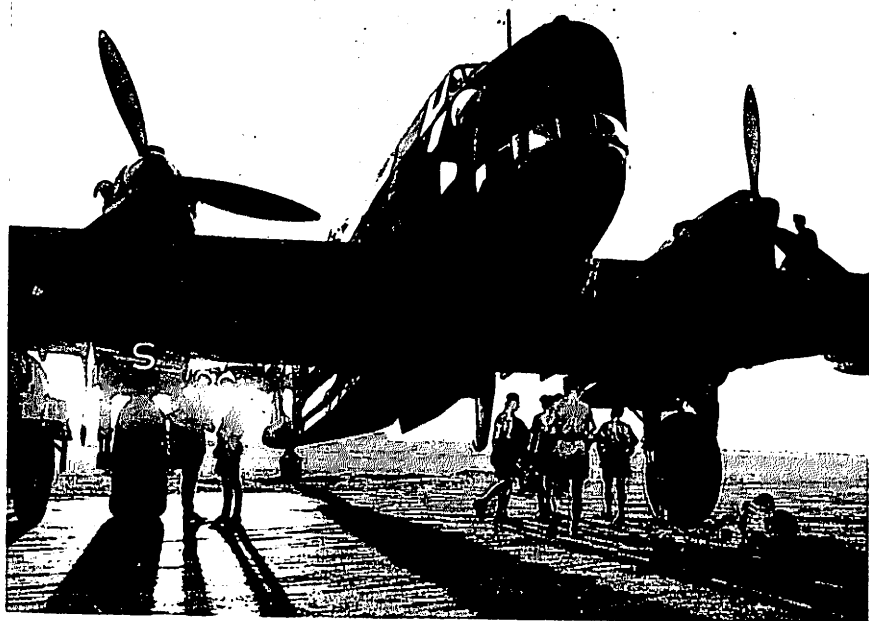
Les cinq autres avions ne rentreront pas, car il est lui-même très en retard et ses réservoirs sont vides.

Le dernier moteur dégorgé et stoppé — les blessés enlevés par les infirmiers — le reste de l'équipage saute de l'avion...

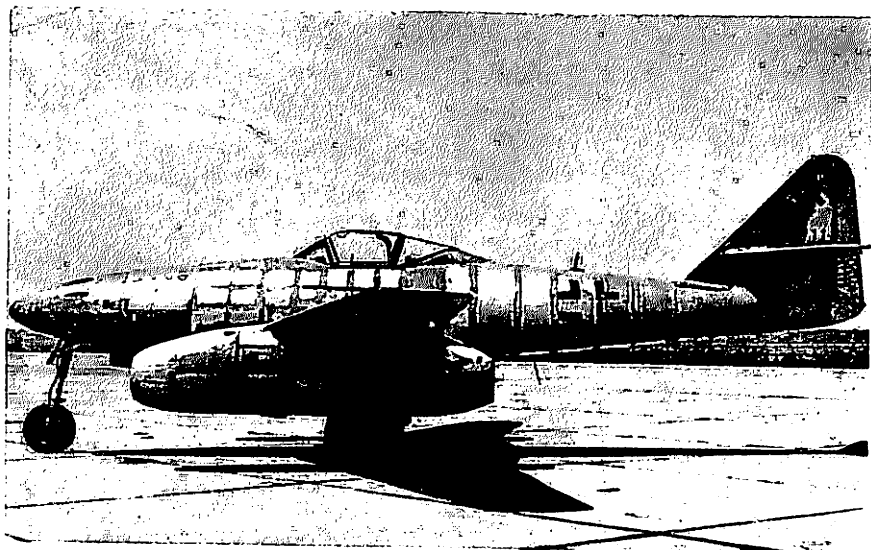
Comme le ciel est bleu ici !... Et ils secouent la tête quand les camarades accourus les interrogent, car, mal éveillés de leur cauchemar, ils étouffent encore...

CHAPITRE VII

LE CRÉPUSCULE DES DIEUX...



UN BOMBARDIER HALIFAX SE PRÉPARE A PRENDRE SON VOL.

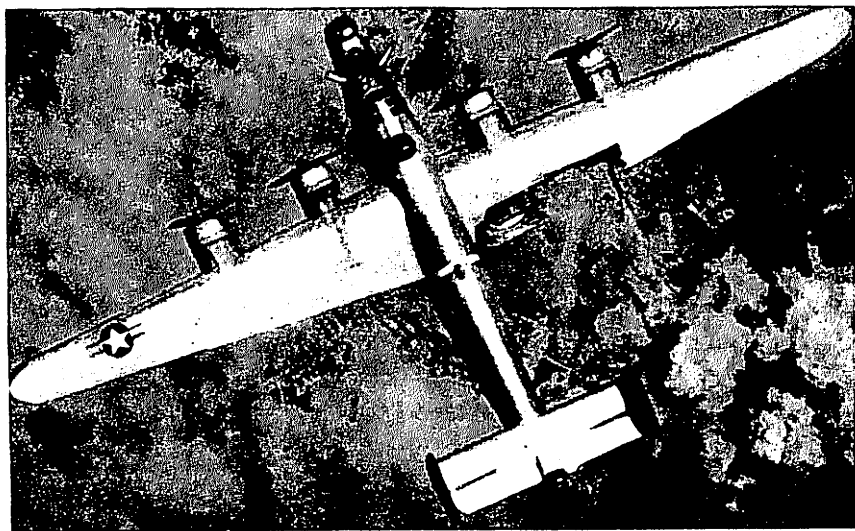


« UN 262, TOUT NEUF, SORTI DES ATELIERS, QUI N'AVAIT PAS ENCORE SON CAMOUFLAGE... »

(Le Crépuscule des Dieux, p. 180.)



GORDON GOLLOB, DERNIER GÉNÉRAL DES
CHASSEURS DE LA LUFTWAFFE.



LE LIBERATOR, ATTEINT PAR UNE R 4 M S'ENGAGE EN PIQUÉ...

LE CRÉPUSCULE DES DIEUX...

Sur l'immense aérodrome désert de Langenhagen s'écrase le voile de suie des incendies de Hanovre...

— Hangars détruits échafaudant leurs squelettes d'acier tordus.

— Cratères de bombes serrés comme les alvéoles d'une ruche.

— Blocs de béton émiettés de la grande piste de décollage des avions à réaction.

Paysage apocalyptique de désolation et de ruines...

Les pistes de dispersion des avions se glissent en vain dans les bois de sapins — les arbres sont en flammes...

De temps en temps, l'explosion formidable des réservoirs d'un Junker 88 ou d'un Focke Wulf 190, souligne la décourageante inutilité du camouflage sous une telle avalanche de fer et de feu.

Sur terre, sur mer et dans les airs les mâchoires de la tenaille se resserrent implacablement.

Là haut, les phalanges serrées des Forteresses volantes passent toujours.

Les chars Sherman et les *tank-destroyers* filant vers l'est roulent en grondant sur les dalles disloquées de l'autostrade d'Osnabruck.

Semant leurs salves mortelles de rockets et de charges

creuses, les Typhoons pourchassent de haie en haie les derniers canons automoteurs et les derniers *Panthers*.

Les Lancasters écrasent de leurs bombes de douze tonnes les derniers U-Boats réfugiés dans leurs étuis blindés de Brême ou de la Baltique.

Les Tempests et les Mustangs en maraude sillonnent au ras des toits le ciel du Reich, tendant une ligne permanente d'embuscades où viennent se prendre les dernières escadrilles de Focke Wulfs « long nez » et de Messerschmitts...

C'est un sanglant crépuscule d'avril 1945 pour la Luftwaffe.

Un Spitfire XIV du *wing* canadien de recon-tactique pique hors de la couverture des cumulus gris et commence à décrire une large orbite autour de Langenhagen.

Soigneusement, le pilote aligne les ruines de la base sur les traits de repère gradués, tracés sur les ailes et commence à prendre ses photos obliques... 40°... 45°... 70°... 90°... click... click... click...

Le film se déroule dans la caméra, et la petite aiguille du marqueur tourne sur le tableau de bord. Encore cinq photos... encore trois...

« Travail inutile, pense le pilote, cet aérodrome est mort. »

Encore une photo.

Fini.

Soudain, d'un mouvement instinctif de la main sur les commandes, il resserre la spirale descendante de l'avion. Une *Volkswagen* zigzaguant entre les cratères de bombes apparaît entre les débris de deux hangars.

Une seconde d'hésitation. Le Spitfire est à trois cents mètres d'altitude et va attaquer, quand les obus traceurs font irruption...

D'abord un chapelet de cinq, puis en force, le déclenchement du dispositif de sécurité flak du périmètre dans une gerbe de projectiles multicolores.

Reintant plein gaz vers l'abri des nuages, le Canadien remarque, juché sur une tour de bois environnée de sapins en feu, un affût quadruple de 20 mm. qui tire au travers de la fumée...

— Trop précise, cette flak boche ! — pourquoi risquer après tout sa peau pour une voiture ridicule perdue dans ce paysage lunaire ?

De retour à Twente, base du *Wing 49 Tactical Reconnaissance*, le pilote fait son rapport :

« Plus un avion au sol. Les installations de l'aérodrome sont complètement détruites. J'ai pris mes photos pour la forme. Pourquoi y a-t-il encore de la flak ?... »

Il est un peu plus de cinq heures de l'après-midi. L'alerte qui pèse sur Langenhagen depuis l'aube prend fin.

Le Spitfire vient de disparaître dans les nuages, et la flak a cessé le feu. Les servants des postes cernés par les incendies du dernier raid s'affairent pour sauver leurs canons et les munitions...

La Volkswagen dissimulée un instant à l'ombre d'un pan de mur, se remet en marche, suivie d'une deuxième voiture et d'un camion.

D'entre les ruines surgit une nuée d'hommes et de femmes portant des paniers remplis de terre et des pelles, sauvagement poussés par des S. S., mitraillette à la hanche.

Les malheureux — corps décharnés et chancelants sous les haillons rayés des déportés — commencent, sous les coups, à combler les cratères de la piste de décollage...

Aux quatre coins de l'aérodrome labouré par les bombes, il y a comme des sortes de monticules gazonnés, précédés

d'un tablier cimenté soigneusement camouflé. Ce sont des hangars souterrains individuels.

Sur les douze terriers, ainsi enfouis profondément sous le sol, deux se sont effondrés, quatre sont irrémédiablement obstrués par le bombardement, mais six sont intacts.

Aisément les portes blindées glissent sur les rails graissés, sauf une, déformée par le souffle d'une bombe de gros calibre, qu'il faut débloquer à force.

Devant chacun de ces abris, les voitures et le camion déposent quatre hommes et une lourde caisse maniée avec précautions. Sur ces longs coffres de bois est marqué :

Deutsche waffen und fabriken — 5 mm. 5 R 4 M — 50

Quelque part, un générateur diesel se met en marche, et les ampoules serties dans les murs des casemates s'allument, dessinant la silhouette racée de chasseurs à réaction Messerschmitts 262.

Pendant que les mécaniciens disposent les systèmes de treuils et de poulies tirant les avions le long du plan incliné jusqu'à la plate-forme en surface, les pilotes se préparent en silence.

Sur leur uniforme de la Luftwaffe — l'un d'eux est un général-major encore jeune, très jeune même — ils enfilent des combinaisons de souple cuir noir...

À quatre kilomètres de là, noyé dans la forêt d'Osterwald, sur une colline d'où l'on aperçoit l'aérodrome de Langenhagen, se trouve un pavillon de chasse, recouvert de filets de camouflages et de branches de sapin.

C'est le centre de contrôle du Lehr Geschwader n° 1.

Autour du téléphone et des cartes, le personnel habituel des *Flugmeldedienst* — officiers et sous-officiers.

Dans un coin, spectacle inhabituel, trois civils — une femme et deux hommes...

Au mur, un haut-parleur.

Tous, dans cette salle aux parois de rondins mal équarris fleurant la résine, détournent instinctivement les yeux de ce haut-parleur qui grésille son message...

— Achtung, achtung. Cent quarante Forteresses volantes signalées par les radars de Borkum, cap zéro neuf cinq, altitude sept mille cinq cents mètres. Heure, dix sept trente six. Escorte de chasseurs. Alerte générale anti-aérienne dans les secteurs de Brême, Hambourg, Kiel, Lubeck... »

Les trois civils se regardent un peu pâles.

Ils ont travaillé pendant quatre ans à mettre au point les éléments du plus formidable des instruments de guerre aérienne, et le destin veut que l'expérience décisive soit aussi l'expérience finale, dernière convulsion de la Luftwaffe agonisante.

Le Professeur Willy Messerschmitt a créé le Me 262 — l'« Eclair » — le *kampf-zerstörer* à réaction, neuf cent cinquante kilomètres à l'heure, plus rapide que le plus rapide des chasseurs alliés.

Le Professeur Fuchs a mis au point le collimateur-viseur à correction de tir automatique EZ 42 avec lequel le pilote est mathématiquement sûr de toucher l'objectif visé.

Fraulein Docket E. Schwartz, du laboratoire D. M. W. de Lubeck, a étudié le projectile auto-propulsé fusée R 4 M dont la charge explosive de quatre cents grammes et les qualités balistiques sont suffisantes pour pulvériser à huit cents mètres de portée le plus puissant des avions de bombardement alliés.

Maintenant, tout est en place.

À Langenhagen, six des douze Me 262 envoyés directement de l'atelier de prototypes d'Oberammergau — quelques-uns n'ont même pas eu le temps de recevoir leur peinture — vont, ainsi équipés pour la première fois, se lancer au combat. Ils seront menés par le général des chasseurs de la Luftwaffe, Gordon Gollob — commandeur de la Croix de Fer avec épées, feuilles de chêne et diamants — et cinq pilotes sélectionnés...

Dans le premier des hangars souterrains, la sonnerie du téléphone a donné le signal du départ. Un sergent qui a pris hâtivement note des informations sur le raid américain, porte en courant la feuille de papier à Gollob assis sous l'aile de son avion.

Deux cents mètres plus loin, déjà installé dans l'habitacle de son Me 262, l'Oberleutnant Hans observe, mal à l'aise, son chef. Il est gêné par son parachute spécial à lanières, dont la plate bouteille d'oxygène de secours en daralumin lui meurtrit la cuisse — et il est trop tard pour la remettre.

Quand Hans voit Gollob jeter un coup d'œil hâtif à la note que l'on vient de lui remettre et sauter dans son appareil, il sent toutes ses appréhensions s'envoler. Pour la première fois depuis la veille, ses nerfs se détendent enfin...

Il avait été abattu alors qu'il se posait à sa base de Lechfeld et dégagé indemne par miracle des débris de son Messerschmitt 262. Terrassé par le choc, il venait à peine de s'endormir d'un sommeil lourd de cauchemars, qu'à minuit son Oberst l'avait arraché à la tiédeur et à la sécurité de son lit. Le général le demandait d'urgence. C'est ainsi qu'il apprit qu'il avait l'honneur d'être sélectionné pour une mission spéciale.

Tout le reste de la nuit, il avait roulé en voiture, arrivant

finalemeut à Langenhagen en plein enfer d'un raid de Forteresses. Dans un abri secoué par les déflagrations, où s'infiltrait à chaque choc un nuage de poussière chargé de relents de cordite, le chef lui avait expliqué ce que l'on attendait de lui.

Il a attendu toute la journée avec ses camarades, dans le fracas des murailles qui s'écroulent, des départs de la flak et du sifflement crispant des bombes...

Il a faim — il n'a mangé depuis son dîner de la veille qu'une tranche de pain noir et une saucisse — mais il a surtout soif. Il n'y a plus une goutte d'eau sur la base, car les conduites ont éclaté sous la terre bouleversée.

Maintenant, il va partir au combat, et c'est un soulagement.

Autour de son avion, les mécaniciens s'affairent. Les contacts des petits moteurs de lancements à deux temps Riedel des turbines, sont branchés. Un mécanicien introduit dans la prise d'air une longue tige de fer, puis la tire en arrière d'un coup sec...

La pétarade irrégulière prévient Hans que le moment délicat approche. A peine le moteur a-t-il atteint quatre mille tours, qu'il embraye lentement le lourd rotor. Le bruit de sirène des pales creuses de la turbine s'emballant monte en un crescendo déchirant... Il ouvre alors les valves d'arrivée du pétrole et aussitôt commencent l'odeur éccurante de la paraffine vaporisée. La magnéto de départ crépite, et le hurlement de la sirène se transforme en un vrombissement sourd qui le secoue jusqu'aux fibres les plus intimes de son corps.

Hans respire — il n'y a pas eu de retour de flammes, et sous les empennages de son avion s'allonge une bande de terre calcinée et d'herbe jaunissant sous le souffle brûlant du turbo-réacteur JUMO 004 E.

Calmement il répète l'opération pour la turbine gauche.

Les pressions d'arrivée aux injecteurs commencent à se stabiliser. Délicatement il règle les pointeaux de sortie des tuyères et jette un coup d'œil sur les avions des camarades qui semblent avoir démarré sans ennui, du premier coup...

« Quel miracle, pense Hans avec un peu d'amertume, si l'on nous donnait en escadrille des appareils aussi bien au point que ceux-là ! »

A Lechfeld, rarement plus de deux Me 262 sur quatre réussissent à partir sans accident.

L'avion de Gollob s'ébranle. La manœuvre difficile de décollage va commencer...

Il s'agit de rouler pendant presque un kilomètre le long de la piste de dispersion endommagée par les bombes — il n'est évidemment pas question de se faire remorquer par les tracteurs jusqu'en tête de piste comme d'habitude — sans être surpris ni mitraillé par une section de chasseurs alliés...

Hans est guidé par ses mécaniciens, dont l'un tient une fourche fixée à la rotule de direction de la roulette orientale du train tricycle, pour l'aider à manœuvrer. Il s'engage prudemment, à petits coups de manette, sans jamais dépasser les 5.000 tours-minute autorisés au roulage, entre les rangées de sapins carbonisés qui fument encore. De temps en temps il s'arrête, tandis que les mécaniciens rejettent sur les côtés des branches et des débris incandescents. Malgré sa cabine fermée et son masque à oxygène, l'odeur de bois brûlé, mélangée à celle de la paraffine chaude parvient jusqu'à ses narines.

Les températures montent — 450° à la tuyère, 550° à la gueule du compresseur. Hans est inquiet. Il s'agit de ne pas surchauffer afin de pouvoir décoller à pleine puissance sans risquer de griller les paliers des rotors...

Dieu seul sait combien il aura besoin du moindre kilo de poussée pour arracher son appareil lourdement chargé.

— *Schnell, schnell, Jaguar* (1).

La voix de Gollob est urgente.

Finalement le *schwarm* s'aligne en bout de piste.

Hans est tellement préoccupé par ses instruments de bord, qu'il ne voit pas les deux premiers *rotten* partir. Il abaisse son siège, vérifie la fermeture de la cabine semi-étanche...

Les mécaniciens l'aident à se placer dans l'axe de décollage en s'accrochant à ses bouts de plans.

C'est maintenant la solitude du départ.

Freins serrés, il pousse ses turbines jusqu'à huit mille tours — vite, car la température est déjà à 600° — et largue tout.

L'appareil commence à accélérer, tandis que le sifflement strident qui vrillait douloureusement ses tympans diminue...

Cent... deux cents... deux cent cinquante... deux cent quatre-vingts kilomètres à l'heure !

Il a déjà parcouru plus d'un kilomètre et demi de piste sans que l'appareil s'allège de façon sensible aux commandes. Chaque fois que les roues passent sur un trou de bombe fraîchement comblé, une vibration terrible secoue la cellule.

Un moment, il a l'impression que la manœuvre est sans espoir avec les quarante-huit rails et les quarante-huit dangereuses fusées fixées sous les ailes qui freinent l'avancement...

Le bout de la piste approche à une vitesse folle. Il a presque trois cents kilomètres au badin, et pourtant chaque fois qu'il sollicite l'avion en tirant sur le manche, celui-ci soulève sa roulette avant, puis retombe lourdement comme un hydravion mal déjaugé.

(1) — Vite, vite, Jaguar.

En désespoir de cause, il donne un coup de pouce au réglage du plan fixe de profondeur, et les chocs cessent soudain...

Il a décollé ; et maintenant il lutte désespérément aux ailerons pour maintenir l'avion horizontal tout en rasant les arbres.

Les yeux fixés sur les quatre appareils qui le précèdent, il relève son train et ses volets.

La vitesse monte aussitôt — cinq cent cinquante, six cents... sept cents kilomètres à l'heure... — et il commence à grimper.

Ils sont à dix mille mètres d'altitude, et malgré le froid glacial, Hans sent la sueur qui poisse ses sous-vêtements de laine.

En formation parallèle de combat — deux cents mètres d'intervalle latéral entre les équipiers de la patrouille — les six chasseurs à réaction glissent à huit cents kilomètres à l'heure, guidés par le contrôleur de Brême, vers les bombardiers américains.

A cette vitesse, aucune inquiétude — ils ne risquent ni d'être interceptés, ni d'être surpris par l'ennemi.

Hans se détend, et admire les avions. Même les Messerschmitts 262 qui portent le nouveau camouflage touffu d'ocre et de vert olive sur un fond gris, gardent la pureté de leurs lignes...

— fines ailes en flèche, assises sur les deux turbines ;

— fuselage à section triangulaire et haute dérive, dessinant le corps parfait d'un requin équilibré par son aileron...

— *Noch schneller, Jaguar !* (1)

Les douze traînées blanches des turbos se panachent d'un

(1) — Encore plus vite, Jaguar.

soupçon de fumée noire. L'horizon passe dans le pare-brise au-dessus du collimateur, et l'aiguille de l'indicateur de vitesse s'équilibre à 870.

Hans commence à sentir le battement des gouvernes qui résonnent dans la paume de sa main. Par prudence il jette un coup d'œil sur ses instruments de P. S. V. — on approche des vitesses critiques, et il s'agit de piloter avec précision...

— *Jaguar ! Caruso 240 — alle nach links ! (1)*

La voix du *schwarmfuhrer* éclate dans ses écouteurs et le fait sursauter. Il amorçe de suite son virage à gauche, tandis que Gollob et son *katschmark* se rabattent sous lui.

C'est alors qu'Hans aperçoit l'adversaire.

La formation de Forteresses volantes n'est plus la grande plaque de points brillants en rangs serrés que l'on voit du sol. C'est un bloc colossal d'avions étagés dans le ciel, à perte de vue, oscillant doucement de gauche à droite entre les éclatements sombres de la flak de 88.

Tout autour, la valse des quadrilles de chasseurs d'escorte.

Hans branche son EZ 42, et dans le réflecteur, le gyroscope commence à danser en ronronnant. Il enclenche ensuite une cartouche dans le mécanisme du siège éjectable — juste en cas...

Baissant les épaules, le pouce gauche caressant la mise à feu des fusées sur la manette des gaz, l'index droit sur la détente des canons retournée en position feu. — Hans observe la manœuvre de Gollob.

Étant donné la grande finesse et la vitesse du Messerschmitt 262, l'attaque classique frontale avec demi-tonneau et dégageement en piqué n'est pas possible. Les 262 passent en

(1) — Jaguar ! Caruso 240, tous vers la gauche !

trombe au-dessus de la formation en décrivant une large spirale au travers des échelons de chasseurs d'escorte impuissants.

Le schwarm se lance alors sur l'élément inférieur du deuxième *combat box* de soixante-quatre Forteresses.

Hans, qui a du mal à suivre son *schwarmfuehrer*, croise sans pouvoir tirer une escadrille de Mustangs P.51 qui s'égaillent en larguant aussitôt leurs réservoirs supplémentaires d'essence. Il décroche à demi dans un virage fortement dérapé, et quand il reprend le contrôle de son avion, se retrouve en plein milieu des B.17...

Les gros quadrimoteurs panachés de fumée par le feu d'artifice de leurs mitrailleuses lourdes valsent dans son pare-brise et semblent se précipiter à sa rencontre... il est dans un tunnel de bombardiers et de balles traceuses...

Il en ajuste un au hasard de sa trajectoire affolée, tirant à la fois ses quatre canons et une salve de vingt fusées... comme des flèches incandescentes elles glissent sans secousses sur les rails et rattrapent le jet d'obus qui convergent vers le gouvernail bariolé de la Forteresse.

Soudain il se retrouve dans un nuage de débris d'aluminium... une aile en feu dont les deux moteurs tournent encore, virevolte... un corps humain et la torche d'un parachute... un fuselage éventré vomissant une épaisse vapeur blanche...

Hans pousse à fond ses turbines, car droit entre ses deux yeux, sous des grandes ailes souillées d'huile, les deux mitrailleuses d'une tourelle ventrale sphérique crachent des flammes. Il évite d'une torsion rapide la collision, se glisse entre deux bombardiers, en frôle un autre qui vaille doucement en traînant un formidable panache de fumée noire et remonte à la verticale au travers d'un tourbillon de chasseurs d'escorte incapables de le rattraper.

Au milieu de ce carrousel d'avions, il a perdu de vue ses

camarades. Un instant il identifie la silhouette familière d'un Messerschmitt 262 tirant à bout portant sur une Forteresse qui explose en entraînant une autre dans sa chute.

Le *box* impeccable est disloqué. D'un quadrimoteur en feu qui pique sur le dos, il voit surgir successivement une demi-douzaine de parachutes, tandis que les appareils suivants s'écartent précipitamment pour ne pas souffler les corolles blanches...

Comme il lui reste des munitions, Hans — un peu à contre-cœur — fait une deuxième attaque. Cette fois, il choisit l'élément supérieur de la première formation composé de Liberators B-24... Il ajuste soigneusement l'ailier droit extrême, fait coïncider le petit point et la croix lumineuse du collimateur gyroscopique sur le fuselage brillant, et se débarrasse en une longue salve du reste de ses munitions.

Impossible de manquer avec l'EZ 42 — atteint de plusieurs fusées le Liberator se désintègre dans le ciel.

Fasciné, Hans observe la bataille, tout en s'éloignant hors de portée du feu concentré des centaines de mitrailleuses de tourelles, mais ne voit pas venir quatre Mustangs qui piquent plein moteur sur lui, à la verticale. Le 262 vibre sous les impacts des 12 mm. 5 à l'instant même où défile sous son nez un P.51 argenté aux ailes frappées de l'étoile blanche...

Hans dégage si brutalement que les fentes du bord d'attaque de son aile claquent pour raccrocher l'air déchiré par la manœuvre violente qui s'enfuit en mille cristaux de glace...

Il a beau redresser rapidement, l'aiguille de l'indicateur de vitesse dépasse le trait rouge des neuf cent cinquante kilomètres à l'heure, et le Messerschmitt 262 amorce un mouvement ondulatoire à amplitude sèche qui projette le

pilote en avant malgré les sangles serrées de son harnais de sécurité...

Hans ne réussit à stabiliser avec prudence la trajectoire de son avion qu'à presque une centaine de kilomètres du combat.

Epuisé par l'effort, il jette un coup d'œil aux jauges — plus que quatre cents litres de combustible, à peine cinq minutes de vol... Il tente d'appeler son *schwarmfuehrer*, mais en vain, sa radio a été atteinte par la rafale du Mustang.

Il faut maintenant faire vite pour éviter un atterrissage de nuit, car le soleil est déjà bas sur le Danemark.

Hans se repère sur la Weser, et aperçoit peu après le lac Steinhuder — dans trois minutes il aura rejoint sa base.

Descendant en léger piqué, il réduit à six mille cinq cents tours car une turbine surchauffe.

Il est sauf, mais cette sensation, ainsi que les deux victoires qu'il vient de remporter, ne réussissent pas à le libérer de son angoisse. Ces victoires lui laissent le goût amer de la défaite dans la bouche... ce seront peut-être les dernières — tout l'édifice sur lequel a été échafaudée sa vie, s'écroule...

A la verticale de Steinhuder, à huit cents mètres, il se met en palier, réduisant à trois mille tours. L'aérodrome approche, et il le devine à droite des incendies de Hanovre...

Cinq cent cinquante kilomètres à l'heure — il descend dix degrés de volets pour ralentir encore et baisser ses roues.

La piste de Langenhagen s'allonge au milieu des décombres et des sapins calcinés. Pas un seul signe de vie. Comme tout a changé depuis ses premières missions de 1941 en Libye — il n'y aura pas tout à l'heure des camarades joyeux pour l'aider à descendre de l'avion et pour le féliciter. Il n'y

aura pas de tonneau de bière mis en perce au mess ce soir pour célébrer...

Trouvera-t-il au moins un trou pour dormir sans la hantise de l'écrasement sous un déluge de bombes ?

Il baisse le levier de commande du train d'atterrissage et attend les secousses séparées indiquant le verrouillage successif des trois roues... .. clang — une — ... clang — deux — ... et soudain le monde explose sous son visage — l'éclair fulgurant de l'obus fracassant son tableau de bord sous ses yeux, la douleur déchirante de ses deux cuisses hachées par les éclats...

Une fraction de seconde de silence total, puis c'est l'explosion d'une turbine qui se volatilise en arrachant l'aile... grand coup de faux du Messerschmitt se renversant. Hans cherche un instant le contact du siège éjectable, mais son bras blessé est plaqué par la force centrifuge... un deuxième choc quand l'autre aile se détache...

La terre droite comme un mur.

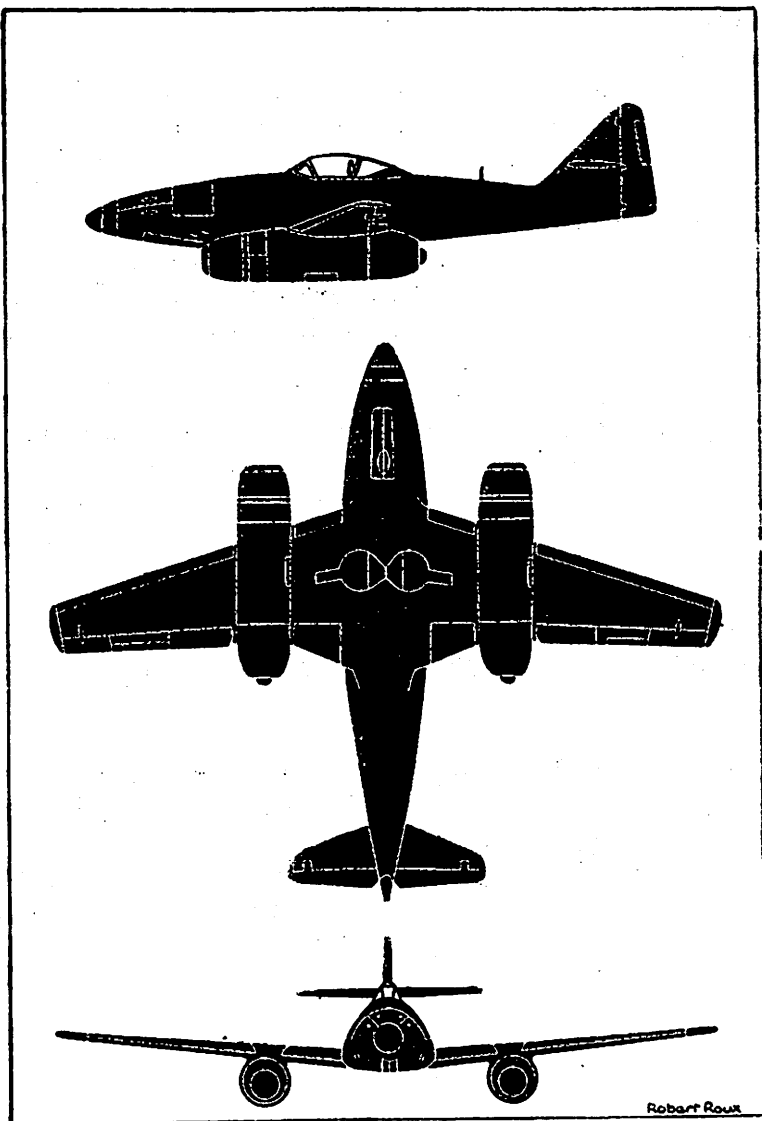
Hans a compris. Il n'a même pas un mouvement de révolte. Pourtant à l'Hitler Jugend on ne lui a pas appris à prier Dieu...

Au pavillon de chasse, ils ont suivi le déroulement du drame, et ils ont tous instinctivement crispé les épaules quand le Messerschmitt a percuté.

Ce n'est qu'alors qu'ils aperçoivent les deux Tempests de la R. A. F. qui remontent en flèche dans les nuages bas.

La flak du périmètre n'a pourtant pas tiré.

Et la nuit commence à monter le long des pentes des collines...



NOTE SUR LE MESSERSCHMITT 262

En 1938, aussitôt après que la Bayerische Flugzeugwerke eut été reprise en main par son directeur technique, Willy Messerschmitt, et que la nouvelle société eût pris le nom de Messerschmitt, le ministère de l'Air allemand mit au concours un avion d'assaut destiné à remplacer éventuellement le Stuka JU 87.

Messerschmitt voulut en faire un appareil très rapide, capable le cas échéant de distancer les chasseurs ennemis. C'est ainsi qu'il étudia une fine aile en flèche, merveilleusement équilibrée, qu'il attacha à un fuselage triangulaire. Malheureusement, le moteur de 2.000 CV promis par Junker n'était pas au point pour propulser le nouveau prototype, qui vola finalement au début de 1940 avec un Jumo 211.

Entre temps, l'évolution de la guerre avait amené les autorités de la Luftwaffe à changer complètement les programmes, et le Me 260 fut abandonné.

Messerschmitt ne se découragea pas, et continua à affiner et à creuser le problème des avions à très haute vitesse sur le 260, en attendant le groupe moto-propulseur idéal.

En 1941, les ingénieurs de Junker vinrent lui proposer deux turbines à réaction sur lesquelles ils travaillaient depuis trois ans. C'étaient les JUMO 004, et elles apportaient enfin la solution.

Messerschmitt les accrocha sous les ailes, et prolongea son fuselage par une pointe harmonieuse où il installa quatre canons de 30 mm.

Le 3 janvier 1942, le Me 262 à réaction fit son premier vol. Il n'avait pas encore de train d'atterrissage tricycle, et les décollages se révélèrent terriblement scabreux.

En mars, le deuxième prototype vola, avec un train tricycle, et démontra aussitôt des qualités extraordinaires de vitesse. Cependant, le ministère de l'Air allemand ne s'y intéressa pas et laissa dormir le prototype, qui continua néanmoins ses essais.

Finalement, l'ampleur des raids américains de jour au-dessus de l'Allemagne amenèrent le général des chasseurs Galland à reprendre la question au début 1944, et la construction d'une pré-série fut décidée.

Malheureusement Hitler assista à une démonstration de l'appareil, fut très impressionné par ses performances et décida d'en faire un bombardier de représailles contre l'Angleterre. C'était là son idée fixe. Gœring n'osa s'y opposer, mais après six mois de bataille, Galland obtint que le Fuehrer revînt sur sa décision.

Le Me-262 commença à sortir des usines et en novembre 1944 quatre groupes étaient équipés.

Gœring ne pardonna jamais à Galland son succès, et il fut remplacé par Gordon Gollob.

Gollob, fanatique du Me 262, remarquable pilote de chasse et ingénieur de grande classe, poussa à fond la production et s'acharna à perfectionner l'armement.

Le Messerschmitt 262, premier avion de guerre à réaction utilisé au combat, révolutionna la guerre aérienne ; sans les six mois de retard causés par l'intervention intempestive d'Hitler, il aurait retourné la face des opérations dans le ciel d'Europe.

Le Me 262 avec une puissance totale de 1.200 kilos de

poussée avait, en 1944, la vitesse d'un F-84 d'aujourd'hui avec 3.000 kilos.

Le 262 avait une marge de vitesse de plus de 200 kilomètres à l'heure sur les plus modernes chasseurs alliés de l'époque, et son armement de quatre canons de 30 mm. était écrasant.

La somme colossale d'études qu'avait représentée cet appareil, peut être évaluée facilement par le fait qu'il possédait déjà des perfectionnements sur lesquels les ingénieurs américains et français pâlissent encore. Parachute à lanière contenant une bouteille portative d'oxygène pour les sauts à grande vitesse et à haute altitude. Plan fixe réglable en vol pour changer l'assiette de l'avion aux vitesses critiques, aile en flèche, ailerons multiples et commandes relayées par servo-moteur, sièges éjectables, collimateurs gyroscopiques, radar, fusées « air-air », etc... il y avait même une version biplace équipée de radar, — c'est-à-dire un chasseur tout temps !

L'utilisation par Gollob des fusées contre avions sur le Me-262 était un saut audacieux dans l'avenir — tellement audacieux que les Américains en sont encore, en 1950, aux mitrailleuses de 13 mm. Dans quelques années sans doute quelqu'un réinventera les fusées R4M qui pourtant étaient parfaitement mises au point en 1945. Seuls les Russes ont compris..

Heureusement pour les Alliés les Me-262 équipés de la combinaison d'armes Gollob — collimateur à correction automatique, fusées et canons de 30 mm. — ne purent opérer qu'une seule fois. Quand nos troupes arrivèrent à Lubeck, les usines RW produisaient 25.000 R4M par mois, mais les ateliers de montage du Me 262 avaient été écrasés sous les bombes. Quant à ceux qui étaient en escadrille ils furent à partir de mars 1945 immobilisés par le manque de pièces de rechange et aussi par la surveillance acharnée

dont faisaient l'objet les aérodromes d'où ils opéraient.

Malgré tout environ quatre cents Me-262 furent utilisés en combat, et leur présence gêna considérablement les plans alliés malgré notre supériorité d'effectifs.

Les caractéristiques du Me-262 étaient les suivantes :

Envergure 12 m. 50. Longueur 10 m. 60. Surface portante 21 mètres carrés. Poids total 8.000 kilos. Vitesse maximum plus de neuf cents kilomètres à l'heure. Distance de roulement au décollage par vent de 20 km/H plus de mille mètres.

CHAPITRE VIII

MAX GUEDJ

South-Kensington. — Mess du Q. G. des Forces Aériennes Françaises en G.-B. (Londres) — le 25 août 1944.

Dans un coin du bar il est silencieux et seul, car il est très froid et aussi très amer.

Et naturellement, à l'autre bout de la salle, à voix basse, c'est lui que nous discutons.

Au travers des considérations professionnelles — et pourtant notre petit groupe est composé de chasseurs bardés de palmes — perce toute l'admiration que nous avons pour Max, le fameux Wing-Commander « Maurice » du Coastal Command.

Sur l'uniforme de commandant, la Croix de la Libération, le Distinguished Service Order, une double Distinguished Flying Cross.

Max Guedj a maintenant plus de cent missions de « shipping-strike » sur Beaufighter et sur Mosquito. Il commande un wing du Coastal Command. Autour de lui il y a l'auréole du respect et de la légende dont les jeunes pilotes entourent toujours les grands as — l'affaire du *Prinz Eugen* le 12 mai 1942, les deux Junkers 88 descendus au large de Royan après un combat tournoyant qui dura quarante mortelles minutes, le coup de Brest...

Tout cela contribue encore à l'isoler.

Nous savons par la B. B. C. qu'avant-hier encore il menait quinze Mosquitos à l'attaque, près du Verdon, de deux dragueurs de mines et d'un torpilleur de la classe

Narvick — dragueurs coulés à la rocket et torpilleur sévèrement endommagé...

Et nous savons aussi qu'il a de bonnes raisons pour être triste et distant (1).

Etant donné son caractère, son âge — il a trente-deux ans — sa formation — il est docteur en droit — son caractère calme, froid et scientifique, son choix du « strike » est une source perpétuelle d'étonnement pour nous.

Il est à la tête d'une de ces unités où sont réunis tous les « durs » de la R. A. F., et où il est bien difficile de survivre aux trente missions requises du tour d'opérations. Depuis trois ans et demi il tient le coup dans une spécialité où les unités perdent 75 % de leurs effectifs en un mois.

La flak est effroyable...

Hier, 24 août, par exemple, 12 Beaufighters du 236 squadron et 8 Beaufighters du 404, menés par E. W. Tacon, le Néo-Zélandais, se sont lancés sur les deux torpilleurs *Narvick* de la pointe de Graves. Les deux navires en feu ont coulé, mais seulement trois Beaus sont revenus à leur base.

Les chasseurs ennemis sont pires encore...

En mars dernier, six Messerschmitts 109 de Mérignac ont coiffé six Torbeaux (Beaufighters torpilleurs) dont deux seulement ont pu échapper pour revenir s'écraser en Angleterre sur leur base, tuant un des deux équipages survivants...

Il est midi trente. Le colonel et les officiers de l'Etat-Major se lèvent. Le déjeuner est servi.

Nous regardons Max se lever aussi, et partir pour la popote...

(1) Max avait laissé au Maroc une petite fille, encore un bébé. Son père, gloire du barreau de Casablanca dont il était le bâtonnier, avait été jeté en prison sur les ordres des Allemands par des Français au service de l'ennemi: il devait y mourir...

Nous ne devons plus jamais le revoir. Le rythme de la guerre s'accélérait, et il ne prenait que rarement ses permissions réglementaires.

Et ce fut cette triste journée d'hiver 1945. Jacques et moi étions en visite au G. Q. G. du Fighter Command à Stanmore chez Pete Wickheam, chef du bureau des tactiques, quand arriva le télégramme.

Il nous le tendit sans mot dire, et Jacques lut par-dessus mon épaule.

— Max est « *missing* » ! (1)

Nous en eûmes le soufite coupé.

C'était incroyable. Lui, le plus grand de tous les as de l'aviation française 1939-1945, se faire descendre en Norvège après quatre ans de lutte, alors que la France était libérée et que la guerre allait toucher à sa fin...

Admirable grand Max ! — Partir comme ça, loin du soleil, dans l'ombre et le froid du cercle polaire, ses cendres éparpillées sur les eaux glaciales d'Ofot Fjord.

Le plus glorieux des anciens des Forces Aériennes Françaises Libres était parti ! — un de plus, après tant d'autres.

Combien allions-nous donc rester pour vivre le jour de la Victoire ?

R. A. F. Station. Coastal Command.

C'est soudain la lumière après le black-out et le silence de l'aérodrome désert.

Les deux couvertures tendues au travers du tambour retombent derrière lui. Clignant des yeux, il enlève son irving-jacket dont le col de fourrure humide de brouillard sent la graisse de mouton et le cuir mal tanné.

La baraque résonne du choc des chaises qui tombent et

(1) Disparu.

des fauteuils remués. Galopade de gosses en récréation.

Les pilotes célèbrent le succès de cet après-midi — un cargo de 7.000 tonnes coulé à la sortie du Zuiderzee...

Max s'arrête un instant sur le pas de la porte du salon, glissant d'un geste familier son calot sous l'épaulette du battle-dress.

Son entrée est saluée par les

— *Good evening Sir. Have a drink Sir ?* habituels.

— *No, thank you* (1).

Il a toujours conscience du ton sec de sa voix, et aussi de son accent français.

La partie reprend de plus belle. Ils ont acculé l'officier d'administration dans l'angle du bar, et tandis que quatre pilotes le tiennent aux bras et aux jambes, un cinquième, briquet à la main, flambe sa cravate au milieu d'un cercle vociférant et intéressé.

— *Quels chiens fous, pense Max.*

Il y a là des Canadiens, des Australiens, une trentaine d'Anglais, des Néo-Zélandais, deux Américains, un Belge, sous ses ordres. Des gamins de dix-huit à vingt-cinq ans...

— *Maurice, it will be a tough job* (2),

lui a dit l'Air Marshall Slessor, commandant en chef le Coastal Command en lui confiant le wing.

Evidemment, il est français — et aussi il est dur et difficile avec eux, comme il l'est pour lui-même.

Dans le fond ils le respectent — et c'est un peu leur façon de l'aimer. Ils le respectent pour sa D. S. O. et surtout parce qu'ils savent qu'il est le meilleur — il fonce le premier dans les barrages de flak, il tire mieux qu'eux, il pilote mieux. Respect professionnel qui est peut-être la plus belle des formes d'affection chez les pilotes.

(1) — *Bonsoir, Monsieur. — Voulez-vous boire quelque chose, Monsieur ? — Non, merci.*

(2) — *Maurice, ça va être un dur travail.*

Max consulte sa montre — 10 heures du soir. Finie la récréation.

— *All right chaps, bed now... (1)*

Sa voix couvre le tumulte qui cesse par degrés. Seuls, ceux qui ont bu quelques pintes de bière en trop, tout en rectifiant d'instinct la position continuent à voix haute la discussion. Ce sont là les moments les plus difficiles d'un commandement dans l'aviation, dans l'intimité et la grande fraternité du mess.

... *strike laid down at dawn (2)*.

Ces derniers mots il les ajoute sans changer de ton afin qu'ils ne croient pas à une explication qui serait une excuse.

C'est alors le silence, puis le bruit des verres reposés et des meubles que l'on remet en place d'un coup de genou...

Max est déjà dans sa chambre, là-bas au bout du couloir — c'est le privilège des commandants d'unités de loger dans le mess même — quand les pilotes et les observateurs commencent à sortir.

Deux par deux, par équipage, parlant à voix basse, ils s'engouffrent dans le tambour du hall...

Un quart d'heure après, les traits de lumière tirés au bas des portes des huttes Nissen s'effacent les uns après les autres...

Dans la nuit brisée spasmodiquement par le phare à éclipse de la tour de contrôle qui lance infatigablement son indicatif lumineux, la base s'est endormie.

5 h. 30.

Flight Lieutenant Forbes, I. O. de service pour la nuit

(1) — Allons, mes amis, au lit.

(2) — Mission à l'aube.

s'éveille en sursaut. La sonnerie du télétype vient de retentir, et déjà, avec le froissement du rouleau de papier, commence le clac-clac-clac monotone du clavier.

Dans un coin de la salle d'opérations, sous les éclairs blafards du néon dont les tubes chauffent et s'allument, le sergent de garde bondit hors des couvertures de son lit de camp et s'installe au standard téléphonique.

Un coup d'œil sur la feuille qui se déroule...

... Operation number 0 0 five seven one eight. Stop. Priority top secret. Stop. All available aircraft shipping strike Ofot Fjord H hour... (1)

C'est maintenant pour l'officier de service la routine qu'il connaît par cœur sans avoir à consulter la liste épinglée près du micro des haut-parleurs.

Faire réveiller le wing-commander flying.

Alerter l'officier mécanicien, et l'officier armurier de la base.

Alerter l'officier de navigation et le senior Intelligence Officer.

Faire prévenir le mess des officiers, des sous-officiers et des hommes.

Alerter la sécurité et les salles de garde. Suspendre les permissions de sortie jusqu'au décollage des avions.

Faire couper les communications téléphoniques vers la ville...

Les douze cents hommes de la base secoués par les haut-parleurs qui hurlent à l'angle de chaque baraque, s'éveillent. Toute la grande machine aux rouages bien rodés se met en marche...

Et pourtant déjà, avant d'aboutir au télétype, l'ordre

(1) ... Opération numéro zéro zéro cinq sept un huit. Stop. Priorité et secret absolu. Stop. Bombardement de navires par tous les avions disponibles à Ofot Fjord, à H heure...

d'opération CC-I. 005718 Form D a déjà parcouru bien du chemin.

La veille au soir, le Spitfire XI de reconnoissance stratégique (Strat-R) s'était posé à Peterhead après un circuit de 2.000 kilomètres sur la Mer du Nord jusqu'à Tronsö en Norvège, au delà du cercle arctique. Il avait fallu enlever de son avion couvert de glace le pilote épuisé par les quatre heures de vol dans la tempête, tandis que les mécaniciens débloquaient au jet de vapeur les trappes givrées des appareils photographiques.

Les photos développées avaient révélé un convoi naval ennemi s'engageant dans Ofot Fjord — un pétrolier de 6.000 tonnes couvert par un gros contre-torpilleur de la classe *Elbing*, deux escorteurs *Sans-Souci* et deux *Sperrbrechers* (1) dont un brise-glace.

Alors que les équipages de Max chahutaient au mess, à trois cents kilomètres de là, se tenait une conférence au Quartier Général de la 19^e Division aérienne du Coastal Command.

Air Marshall Sir Brian Baker et Air Marshall Frank Linden Hopps commandant le Strike Group (Division d'assaut), après le rapport de l'Intelligence et de la Marine royale sur l'importance de la mission, avaient décidé de confier le travail aux Mosquitos des squadrons 235 et 248 commandés par Wing Commander Maurice D. S. O. D. F. C.

L'officier de liaison américain avait aussitôt contacté le Q. G. de la 66^e Fighter Wing 8th. U. S. Air Forces à Sawston pour demander les disponibilités en chasseurs escorteurs, tandis qu'un coup de fil au Q. G. d'Uxbridge de l'A. D. G. B. (Air Defense of Great Britain) mettait en alerte provisoire

(1) *Sperrbrechers*, navires d'escorte de D. C. A. Formidablement armés en général de trois quadruples de 20 mm., deux simples de 20 mm. et six canons de 37 mm. Ils pouvaient cracher cinq mille projectiles à la minute — près d'une centaine d'obus explosifs à la seconde.

le squadron polonais 315 de Mustangs. Cette dernière unité avait d'ailleurs l'expérience des escortes sur la Norvège.

Les liaisons D. C. A. et Royal Navy prévenaient les batteries et les navires de l'itinéraire et de l'horaire probable de la mission pour éviter les malencontreuses méprises.

Tout avait été échafaudé, prévu, discuté, calmement, sans passion, comme le lancement d'une affaire commerciale. Et tout avait été concrétisé dans l'ordre d'opération 005718 dont la Form D allait courir sur les fils des télétypes...

Pendant que Max s'habille soigneusement — sous-vêtements R. A. F. laine et soie, pull-over, gilet de peau de chamois sous le battle-dress, longs bas de laine enfilés dans les bottes fourrées — toute la base s'anime fébrilement.

Des chariots traînés par un tracteur amènent aux armuriers les longues et lourdes rockets semi-perforantes explosives de soixante livres. Ils introduisent dans les hampes, délicatement, les charges de cordite cruciforme qui les propulseront à 300 mètres à la seconde. Sur la plaque de platine du détonateur électrique, et les contacts de mise à feu, ils visent ensuite soigneusement les ailettes qui en stabiliseront la trajectoire.

Les moteurs Rolls Royce 25 des Mosquitos VI sont démarrés, chauffés et revus par les fitters. La grosse remorque citerne passe ensuite d'un avion à l'autre pour compléter les pleins des dix réservoirs séparés de chaque appareil qui contiennent 2.520 litres au total.

Pour la forme — car comme à l'habitude ce sera une mission en rase-mottes — les riggers vérifient les bouteilles d'oxygène...

Aux cuisines les W. A. A. F. préparent les œufs au bacon et le porridge pour les quarante navigateurs et pilotes de la mission.

Dans le calme de la salle d'opérations, F/Lt. Forbes qui

a été rejoint par le Senior Intelligence Officer, classe les dossiers d'objectif et les photos d'Ofof Fjord dans la pochette destinée à chacun des équipages.

Sur la carte murale, grimpé sur une échelle, le sergent tend les rubans bleus et blancs qui dessinent l'itinéraire de la mission — de Sumburg à Narvick — bleus pour les Mosquitos et blancs pour les chasseurs d'escorte.

Plié sur une table encombrée de rapporteurs et de règles graduées, Flight Lieutenant Stevens D. F. C., navigateur-chef du wing prépare ses caps et ses horaires qu'il inscrit au tableau noir flanquant l'écran où seront projetées les vues d'Ofof Fjord et les photos du convoi amenées à l'instant par un motocycliste du Q. G. transi et couvert de boue.

8 h. 30.

Les équipages sont rassemblés dans la salle de briefing.

Ce ne sont plus les chiens fous d'hier soir — collégiens d'une absurde jeunesse. Leurs visages tendus n'ont plus d'âge, comme ceux des hommes qui vont affronter la mort. En quelques mois le masque de dix années supplémentaires s'est écrasé sur leurs figures d'enfants — masque qui sera trop lourd souvent à porter pour ceux qui survivront, car leurs mères ne les reconnaîtront pas...

Tous les yeux sont fixés sur la carte, là où aboutit le ruban bleu, à Narvick, au centre d'une grande tache rouge — zone sursaturée de flak.

Dans le bureau du Senior I. O. Max, au téléphone, parle à l'Air Marshall Hoops — « Hoppy » pour ses pilotes — qui a tenu à lui donner personnellement ses dernières instructions.

Les pilotes tendent l'oreille, mais n'entendent que des — *Yes Sir, Yes Sir... Yes Sir.*

Et maintenant dans le silence, Max monte sur l'estrade. Il a l'habitude maintenant de cette cérémonie, et pourtant

il a l'impression de sauter le mur d'un autre monde chaque fois qu'il en monte lentement les marches.

Encore trois missions, et il partira au repos, comme le désirent ses chefs et le général de Gaulle.

— *Attention, please.* Dix Mosquitos, plus un avion du 235 squadron, et dix Mosquitos, plus un avion de réserve du 248 squadron, doivent attaquer et détruire un pétrolier de 6.000 tonnes embossé au fond de Romback Fjord.

Romback Fjord est un prolongement d'Ofot Fjord, ou Fjord de Narvick que certains d'entre vous connaissent bien.

Comme la distance à parcourir dépasse notre rayon d'action normal et que nous emmenons pleine charge de rockets, nous ferons escale à Sumburg dans les îles Shetland pour ravitailler.

L'A. O. C. vient de me dire au téléphone toute l'importance que le Quartier Général interallié attache à la destruction de ce navire qui transporte de l'essence d'aviation à haut degré d'octane pour les aérodromes du nord de la Norvège. Comme vous le savez, la Luftwaffe dispose de douze aérodromes importants entre Bodö et Tromsø. Le plan d'évacuation allemand prévoit le transfert immédiat d'une grande partie des forces aériennes encore très puissantes concentrées au Danemark. Si l'ennemi réussit, cela signifiera peut-être deux mois de plus pour la durée de la guerre, et la nécessité d'une opération amphibie à grande échelle pour libérer la Norvège — donc des morts supplémentaires, beaucoup de morts...

Pour nous, c'est une mission difficile. Les Torbeaux n'ont pas voulu opérer dans Romback Fjord qui est trop étroit pour eux. Ils n'ont pas eu tort, car ils se méfient maintenant de la trajectoire des torpilles dans des eaux encombrées de glaçons. Ceux qui se souviennent de l'affaire du *Nuremberg* en 1942 leur donneront raison. Bloqué dans les glaces du cap Nord le gros croiseur immobile était

une cible idéale, mais toutes les torpilles avaient explosé contre des icebergs et les Allemands devaient bien rire en regardant fumer sur la banquise les débris de quatre Torbeaux.

Nous seuls sommes assez rapides pour remonter les 70 kilomètres du Fjord de Narvick sans trop de casse avec la flak — *we hope!*

La météo n'est pas très brillante, et il y aura de la neige et du givrage. Par contre, cela refroidira peut-être les Focke Wulfs 190 de Bardufoss et de Skaaland.

Notre escorte de chasseurs partira directement de Peter Head vers le rendez-vous — en pleine mer. Ce sont les Mustangs du 135 squadron polonais, nos amis les Yankees ayant peut-être trouvé le temps trop scabreux (1).

Nous volerons en formation de combat — sections de trois et de quatre en *line abreast*. Surtout ne traînez pas, vous perdriez certainement le contact avec ce temps de cochon. Les deux avions de réserve ne feront pas d'excès de zèle. Ils ne nous accompagneront que jusqu'au point de rendez-vous avec les chasseurs, et si tout va bien ils prendront la place de l'avion en difficulté. En tout cas, silence absolu à la radio, n'utilisez que les signaux visuels.

Arrivés sur l'objectif, *Revolver* attaquera en premier, puis ensuite et seulement s'il n'est pas détruit, *Shark* attaquera. Les sections *Blue*, de *Revolver* et de *Shark* composeront une patrouille qui n'engagera que les *flak-ships*.

Visez sans trop piquer, à trois cents yards la base des cheminées et vos rockets toucheront à la ligne de flottaison.

En cas d'attaque par chasseurs ennemis, cercle défensif,

(1) Le 7 décembre 1944, douze Mustangs P 51 du squadron 315 escortant trente-deux Beaufighters vers Trondhjem avaient été interceptés au-dessus de l'île de Gossen par quinze Focke Wulfs 190. Au cours du combat quatre FW furent descendus pour la perte de deux Mustangs du 315. Un des pilotes polonais fut tué, l'autre sauta en parachute, fut fait prisonnier et massacré par les S. S.

réduisez votre vitesse, dix degrés de volets et serrez le virage. Si vous êtes seuls il n'y a qu'une tactique satisfaisante : pleins gaz et les nuages, sans oublier quand même que vous avez quatre canons de 20 mm. dans le nez — servez-vous en.

Tous les observateurs tiendront à jour individuellement leur navigation pour pouvoir rentrer isolément à la base le cas échéant.

— Pas de questions ?

— Bon, c'est tout. Bonne chasse.

* *

Pour l'exécution parfaite d'un shipping strike, il est essentiel d'emmener les avions en bloc. Ce qui représente un problème technique délicat, car les Mosquitos chauffent terriblement en roulant au sol. Tout embouteillage en bout de piste est une catastrophe, et pourtant, comme l'essence est comptée pour une mission de ce genre au plus juste, à peine les roues rentrées les appareils prennent le cap. C'est ainsi que tout le monde doit démarrer les moteurs en même temps et faire vite en roulant au sol.

Pour compliquer les choses la piste de Sumburg est très courte, et se termine au pied d'une colline. Il faut, à 3.000 tours et +16 à l'admission, 15° de volets, arracher l'avion et grimper avant d'atteindre la vitesse de sécurité de 180 miles à l'heure... (1)

Comme prévu, les trois derniers Mosquitos, radiateurs à 130° et fumée blanche sortant des tuyaux d'échappement ne peuvent rejoindre. Furieux les pilotes ont dû tout couper pour éviter les terribles fuites internes de glycol.

(1) La vitesse de sécurité est la vitesse à laquelle un bi-moteur en cas de panne d'un moteur peut se soutenir et virer en pleine charge avec l'autre moteur.

11 h. 25 GMT. Dix-neuf Mosquitos, Max Guedj en tête, prennent sur la Mer du Nord le cap 069°.

12 h. 30.

Il pleut à verse et, comme un banc de marsouins fantômes, les avions se resserrent au ras de la houle très creuse.

La neige fondue se mêle aux embruns sur les pare-bise, et les équipages tendus, penchés en avant, peinent.

Croisière économique. 220 miles à l'heure. 1.800 tours et 0 à l'admission. Les observateurs tripotent les robinets des réservoirs, l'œil constamment sur les jauges.

Parfois la mer se confond avec la brume en un grand mur mouvant et opaque où les avions s'enfoncent avec inquiétude.

Max alors allume son feu inférieur de reconnaissance, et la lumière se reflète et bondit de vague en vague, perçant les écharpes blanches humides qui traînent et que les ailes déchirent.

Les avions serrent encore plus la formation.

Les Mosquitos s'ouvrent littéralement un chemin dans le brouillard. Les gaz d'échappement brûlants découpent des sillages nets qui marquent dans l'air saturé d'eau, longtemps après qu'en soit étouffé le grondement de ses moteurs, le passage de la formation...

12 h. 40.

Les Mustangs, dans la crasse, semblent avoir raté le rendez-vous.

Max fait décrire un lent et périlleux 360° aux deux squadrons.

Les pilotes se crispent sur les commandes — se mettre dans le vent des hélices d'un camarade trois mètres au-dessus de l'eau glacée, c'est la mort certaine...

La manœuvre de Max va donner deux minutes supplé-

mentaires au leader des Mustangs dans sa partie de colin-maillard... sans se faire d'ailleurs trop d'illusions. Avec cette visibilité horizontale réduite à quelques dizaines de mètres à peine, deux formations peuvent se frôler sans se voir. Il ne faut pas demander l'impossible au pauvre chasseur, seul à bord, sans navigateur. Comment pourrait-il arriver à la seconde dite à l'intersection immatérielle de deux coordonnées arbitraires ne laissant pas de traces sur la mer uniforme ?...

Il n'y a même pas le secours de la radio car le silence est obligatoire — les goniomètres et les stations d'écoute allemands veillent.

Max renonce à les attendre plus longtemps et reprend son cap.

Les yeux collés à la vitre, l'observateur cherche à percer la brume car la côte de Norvège approche, traîtresse, avec ses montagnes tombant à pic dans la mer... Que d'appareils du Coastal Command se sont ainsi écrasés en aveugles sur les granits du Skajaergaard (1).

C'est à ceux-là qu'ils pensent, dans tous les avions, et les pilotes, main contractée sur les manettes des gaz, sont prêts à virer brutalement à gauche...

12 h. 47. Max rompt soudain le silence radio. Ce sont les premières paroles que les W. A. A. F. des services Y de Wick et de Kirkwall enregistrent sur la page vierge intitulée :

Radio-telephony. communications. OPS 005718.

Il crie dans le microphone :

— *Revolver leader calling. Look out for ship ahead 11 o'clock Shark Blue, sink it before it uses radio (2).*

(1) C'est ainsi que les navigateurs appellent la frange d'îles qui borde la côte norvégienne.

(2) Revolver leader vous appelle. Cherchez un bateau à 11 heures en avant de Shark blue, coulez-le avant qu'il se serve de sa radio.

Il faut immédiatement couler ce bateau qui a certainement la radio à bord. Il va signaler le cap et la composition de la formation à l'ennemi.

Il faut faire vite. C'est maintenant que va jouer toute la merveilleuse discipline de vol que Max a inculquée à ses hommes.

Automatiquement, Shark Blue 1 qui n'a pas encore vu son objectif mais qui en connaît la position par rapport à son chef, réduit les gaz, hélice au petit pas, vire à droite et entre deux tranches de pluie distingue un gros chalutier. Ses antennes de radio sont panachées d'étincelles. Il est temps !

L'observateur, d'un coup de pouce a allumé le collimateur, et a sélectionné d'un revers de main une paire de rockets sous chaque aile...

Woooofffoufff... les quatre projectiles glissent sur les rails et filent vers la silhouette incertaine qui se balance devant.

A gauche de la passerelle, près du mât trapu, il y a comme une lumière qui clignote du morse. F/Lt Mac Gregor, Shark Blue 1, sent à ses pieds un léger choc.

Formidable déchirement de flammes oranges reflétées par les vagues — débris — jets de vapeur...

C'est fini, coupé en deux le chalutier s'est englouti.

Shark Blue vire sec à gauche, plein gaz, pour rejoindre la formation, et son ailier encore aveuglé par l'explosion suit comme il peut.

— *Come on* (1).

Mac Gregor secouant son observateur qui semble s'endormir dans ses bretelles de sécurité, reçoit en pleine figure un hoquet de sang !

La petite lumière clignotante c'était une mitrailleuse et

(1) — Allons !

c'était le choc d'une ridicule balle de 7,7 — mais cette balle a crevé le réservoir de fluide hydraulique, a ricoché en plein cœur de l'observateur...

Et déjà se répand dans l'avion l'odeur de fluide Girling qui prend à la gorge et déchire les muqueuses. Le pilote fixe vite sur son visage le masque à oxygène et ouvre le robinet en grand.

Demi-tour, vers l'Ecosse. On sauvera peut-être l'observateur...

Et le Mosquito s'efface, cap à l'ouest... (1)

12 h. 53.

Voilà la grande muraille de roc, sur laquelle la mer se brise en formidables paquets d'écume qui bondissent et disparaissent dans le brouillard.

— *Revolver turning port — steering zero one five* (2).

Est-ce une île ou le Mainland ? — toutes ces falaises et ces îles norvégiennes se ressemblent tellement, sans point de repère valable dans la crasse.

— *Stadtsland Cape*, déclare Stevens affirmatif et calme. Il a réussi à mémoriser depuis deux ans qu'il y opère, tous les moindres détails de la côte.

Cap 015° — vers le nord et les dangers du cercle arctique.

Les flaques de pluie — vibrations soufflées par le vent à la surface de la mer — se panachent de fines rayures blanches.

C'est la neige qui adoucit les vagues phosphorescentes

(1) *Shark Blue One*, Flight Lieutenant Mac Gregor sera repêché le lendemain matin par un torpilleur de la Home Fleet au large de Scapa Flow. Il mourra deux jours plus tard dans un hôpital de Kirkwall d'une congestion pulmonaire. Etourdi par les vapeurs de fluide, il n'avait eu que la force de *ditcher* (poser sur l'eau) son Mosquito près du premier navire ami qu'il avait aperçu. Mais malheureusement, les flots glacés de la Mer du Nord en janvier ne pardonnaient pas...

(2) — *Revolver rentre, direction zéro un cinq.*

— comme jadis l'huile de lin que filaient les vaisseaux à la cape...

Venant du jour indécis de notre hiver, les avions glissent insensiblement vers l'ombre incertaine des nuits polaires.

Plus qu'une heure à peine, de cette lumière pâle, sans relief. Il faut vite attaquer.

La brume s'est levée pour faire place à la neige qui file à l'horizontale, drue, dessinant une spirale tourbillonnante autour des hélices...

Réchauffage du carburateur — ON, dégivreur — ON, pompe à fluide pour les hélices — ON, réchauffage pitot et venturis des gyros — ON...

A côté du pilote, l'observateur se démène.

Pang. — Crac. — Crac. — Pang — les blocs de glace détachés des hélices fouettent le fuselage en bois qui résonne comme la caisse d'un violon.

— *Bloody weather* (1).

Max ne répond pas, il prépare son plan d'attaque... Shark filera sur le flanc gauche d'Ofot Fjord, Revolver sur le flanc droit et au milieu les sections *blue* des deux squadrons... Après, tout le monde — du moins ceux qui rescaperont à dix minutes de feu anti-aérien concentré — se reformera autour du phare de l'île de Barroy...

— *Target ahead in ten minutes skipper* (2).

— Merci.

Là-bas, à l'horizon dégagé, une ligne rose, seule tache de couleur dans le paysage désespérément blanc et gris — avions gris au ventre blanc sur la mer grise où tombent les montagnes blanches qui se perdent dans les nuages gris...

C'est le soleil qui roule sur la banquise désolée du cap Nord.

Max se souvient. C'était en juillet 1942 — il pilotait

(1) — Cochon de temps.

(2) — But à 10 minutes en avant.

alors un *Beaufighter*. Des heures durant, ses camarades et lui avaient survolé les monotones enchevêtrements d'ice-floes à la recherche du convoi de Mourmansk dispersé par le *Tirpitz* et les Junkers 88.

22 navires marchands — américains en majorité — sur les 28 qui composaient l'expédition, avaient été coulés. Les débris fumants étaient écrasés dans les glaces sur lesquelles erraient comme des fous les derniers survivants...

— *Revolver and Shark aircrafts opening up. Target ahead in three minutes. — Shark keep to the left, Revolver to the right. Turning-in point and rendez-vous after attack Barroy Light. Good Luck (1).*

Voilà Vest Fjord. Attention — 3.000 tours et +16 à l'admission — hélice au petit pas — canons chargés — Rockets fusées...

L'île de Barroy, avec son phare ceinturé de bandes noires et blanches, ses sémaphores et la station de radar...

Batterie de 88 mm. aussi. Trois boules ocres apparaissent soudain juste en-dessous des nuages, deux cents mètres au-dessus de la formation comme des taches d'encre sur un buvard... coups d'alerte de la D. C. A. sans doute.

— A Narvick et à Elvegaard les sirènes doivent hurler.

— *Revolver and Stark — attacking (2).*

C'est le grand Fjord d'Ofot, flanqué de montagnes hautes de cinq cents mètres, couronnées de glaciers, tombant à pic dans les eaux froides et claires frangées de glaçons.

Pas encore de flak ? C'est un miracle...

A six cents kilomètres à l'heure la formation s'engage et rase le flanc des montagnes. Shark à gauche, Revolver à droite, et au milieu du Fjord, comme un râteau survolant

(1) — Avions Revolver et Shark, commencez. But à 3 minutes en avant. Shark à gauche, Revolver à droite. Tournez et rendez-vous après l'attaque à Barroy Light. Bonne chance.

(2) Revolver et Shark — attaquez.

le chenal libre les six Mosquitos des sections bleues foncent *line-abreast*...

Au pied d'un entassement cyclopéen de roches figées dans la neige les Revolver frôlent les débris calcinés d'un torpilleur allemand détruit le 13 avril 1940...

Soudain le Fjord principal s'élargit comme la paume d'une main dont les doigts sont les Fjords d'Herjangs, de Narvick, de Rombacks et d'Elvegaard.

Narvick en face, avec ses toits noirs, la tour de bois de son église, les piles de planches sur les quais de pilotis... quelques bateaux de pêche... un vieux bateau à roue semi-échoué...

Du calme maintenant.

Max se remémore les photos d'Intelligence. L'objectif est dans Rombacks Fjord...

Rombacks Fjord — sinueux couloir large de douze cents mètres, encaissé entre les parois hautes de huit cents, où est pris au piège un nuage qui le coiffe comme le couvercle d'une boîte... tout au bout, collé au rocher à pic, il doit y avoir le pétrolier.

— *Look-out, Flak* (1).

Les Shark ont obliqué à droite vers l'embouchure du Fjord. Max passe en trombe, virant à la verticale au-dessus de la ville... le ciel se remplit d'éclairs et de traceurs.

Les six Mosquitos Bleus foncent sur le gros contre-torpilleur qui fait feu de toutes ses pièces. Il disparaît aussitôt dans les traînées et les explosions des quarante-huit rockets qui déchirent sa coque comme du papier de soie !

Lueur dans le ciel... gracieuse parabole d'une écharpe de fumée noire et un Mosquito percute. Un deuxième éparille ses débris en feu sur le flanc de la montagne le long d'une rangée de sapins. Un parachute se détache d'un troi-

(1) — Attention, flak.

sième dont l'aile a été arrachée par un coup de 88 mm. au but...

Un véritable filet de lumière est tendu au travers de la vallée par une vingtaine de postes de flak perdus dans les rochers.

Les flocons de 20 mm. déroulent un tapis blanc autour des avions qui zigzaguent follement entre les chapelets lumineux...

Les deux *Speerbrechers* et les « *Sans-Soucis* » (1), embossés en quinconces bloquent l'entrée du Fjord. Il faut passer entre leurs feux croisés.

Entre eux, les *flak-ships* ont soixante tubes de 20 mm. et vingt-deux tubes de 37 mm... muraille aveuglante tressée par cinq cents projectiles explosifs à la seconde contre laquelle se fracassent les avions.

Un Mosquito, probablement touché à la rampe de rockets, explose dix mètres au-dessus d'un escorteur et le couvre d'une nappe d'essence enflammée. Hachant les servants des pièces de D. C. A., les munitions sur le pont explosent.

L'avion suivant, visant au hasard dans le brasier, lâche sa salve de rockets qui broie le petit navire...

C'est un enfer dont les parois rocheuses répercutent les échos. La flak et le hurlement des moteurs déclenchent des avalanches qui dégoulinent en cascades sur les pentes jusqu'à la mer... sourd grondement de la nature qui se révolte contre le fracas des hommes.

Mais soudain, voici qu'une note différente intervient dans ce fracas. C'est le ronflement métallique et irrégulier des moteurs B. M. W...

Vingt Focke Wulfs 190 débouchent sur Bjervick. Venant

(1) Ce n'étaient probablement pas des « Sans-Soucis », mais d'après les archives allemandes des escorteurs type M. — sans doute les M.402 et M.471.

de l'aérodrome de Bardufoss, ils se sont fauflés sous les nuages dans la vallée et à sept cents à l'heure ils bondissent sur les Mosquitos pris au piège dans le fjord...

Max est en tête. Coude à coude avec son observateur, basculant le Mosquito d'une aile sur l'autre, ils ont réussi à franchir le barrage des *flak-ships* indemnes.

Tout au fond du fjord, faisant corps avec la montagne, voilà le grand pétrolier, camouflé de zébrures blanches et noires — ventre étiré, bas sur l'eau, cheminée tout à l'arrière, il est enchâssé dans les glaces... sa silhouette bien précise est encadrée dans le collimateur.

Coups de buttoirs des quatre canons dont les culasses cognent sous les pieds comme des pistons de locomotives... Max attend d'être à bout portant pour lâcher les rockets. En attendant, pour neutraliser la flak il tire, et ses obus de 20 mm. piaulent, ricochant sur la glace, brochant un collier d'explosions sur la coque...

— *Rockets ON — the whole lot (1).*

Stevens, l'observateur, crispé sur son siège — témoin passif, à la merci de l'habileté de son pilote — fuse la salve complète de huit rockets... l'équivalent d'une bordée d'un croiseur de dix mille tonnes !

Max se penche encore plus en avant vers le collimateur et ses yeux mi-clos se durcissent... il frôle la détente.

Au moment exact où il va tirer, son Mosquito est soudain catapulté latéralement par une formidable explosion. — D'instinct, malgré la douleur affreuse qui lui tord l'estomac, Max tire de toutes ses forces sur le manche... la coque... les mâts... les rochers... les sapins — tout lui bondit au visage.

L'avion file vers les nuages, brutalement, et s'y enfouit. Max maîtrise l'embarquée de l'appareil qui dérape — en

(1) — Armez les bombes fusées. Toutes à la fois !

effet, par-dessus le dos de l'observateur effondré, il aperçoit le moteur droit qui vomit des flammes au travers de ses capotages arrachés.

Pour Max, en plus de la souffrance de sa blessure, l'agonie du mortel P. S. V. dans les nuages hérissés de montagnes. Les gyroscopes et l'horizon artificiel déréglés un instant par le choc reprennent... l'avion vibre dangereusement... du calme!... hélice droite en drapeau... extincteurs... toujours cette déchirante douleur et le sang chaud qui coule le long des jambes, sous les pantalons.

Soudain c'est le ciel bleu sur la couche unie de nuages!

L'observateur est tué — la cabine, le tableau de bord, les manettes, les vitres sont couverts de sang qui a éclaboussé partout.

— Ne pas s'évanouir — surtout pas!

Virage à gauche... 180°...

Le feu est éteint, et le moteur droit bave par ses tôles disloquées de la mousse sale.

Que se passe-t-il sous les nuages?

Parfois quelques obus de D. C. A. traversent la couche blanche et sèment des éclatements sombres qui paraissent incongrus dans cet absurde calme...

Mais les rockets sont toujours sur leurs rails — quelle tentation dans tout ce vertige... rentrer au-dessus de ces nuages... dans ce calme jusqu'en Ecosse... attendre que le radio-compass indique la terre... sauter alors en parachute...

Il a bien ramené, du golfe de Gascogne à Predanack, un Beaufighter sur un seul moteur... à plus forte raison un Mosquito!

Oui, mais la mission était alors accomplie. Que sont devenus ses avions... et le pétrolier?

Plus de réception à la radio, l'émission seule fonctionne.

Max a pris sa décision — comme elle est loin de la France!

— *Revolver leader here. I am going to make another pass* (1).

Coup d'œil au chrono. Ce doit être la mer maintenant au-dessous.. descente prudente en P. S. V... bien à plat dans l'ombre humide... quelques franges de buée plus lourde et c'est la mer — grise et mouvante.

Virage cap sur cap. Voilà de nouveau l'île de Barroy.

Surpuissance — *emergency* — au moteur gauche indemne... flettners réglés pour soulager le pied gauche qui fatigue, poussé à fond sur le palonnier.

Narvick. Ah ! ne pas s'évanouir !

La lucidité de la douleur donne à tout un relief terrible... les Focke Wulfs qui bourdonnent et rebondissent dans le Fjord comme des guêpes sur un carreau... Mosquitos en feu qui égrennent des fragments d'ailes et de fuselage sur la neige... piliers de fumée noire dérivant sur l'eau...

C'est donc tout ce qu'il reste de ses avions ?

Dans cette petite baie, une mare de mazout irisée, semée de débris de navire.. quelques hommes aux gilets de sauvetage jaunes qui nagent... des bulles d'air énormes qui crèvent à la surface... Plus loin, un torpilleur éventré s'est mis au sec sur les rochers...

Mais il reste de la flak. Elle revient, furieuse comme une bourrasque, infranchissable.

Le Mosquito poursuivi par quatre Focke Wulfs aux canons panachés d'éclairs secs rase la mer. Il est si bas que le vent de son hélice souffle un sillage qui frissonne sur l'eau noire piquée de petites flaques d'écume des impacts d'obus...

Ne pas s'évanouir !

Un Focke Wulf danse derrière le Mosquito, à vingt mètres pour donner le coup de grâce et tire à bout portant. Les

(1) — Ici, Revolver leader, je vais faire un autre essai.

obus ravagent le fuselage et frappent comme des coups de marteau dans le blindage dorsal du siège de Max...

Encore mille mètres... ne pas s'évanouir et tenir encore cinq cents mètres... l'autre moteur est maintenant en feu à son tour et ronge le longeron de bois...

Un éclat a décapité le collimateur. Maintenant il va falloir larguer les rockets à cinquante mètres pour ne pas manquer.

Le Mosquito oscille sur sa trajectoire comme un homme qui trébuche, et maintenant un autre Focke Wulf tire et ses obus explosent sur l'avion et aussi sur le pétrolier qui grandit.

Jet de feu... les huit rockets sont larguées comme des lances qui perforent les tôles de la coque et le revêtement des citernes...

Le tonnerre de l'explosion répercutée dans le fjord est si formidable que les habitants de Narvick croyant que la montagne croule s'enfuient épouvantés dans les rues.

Les Norvégiens retrouveront un treuil du navire allemand dans la vallée voisine, à deux kilomètres de l'explosion !

Mais le Mosquito s'est fondu dans le fleuve de feu qui a flambé les sapins tout le long des pentes dans un rayon de plusieurs centaines de mètres...

*
*
*

Il neige à nouveau, et les flocons sont noirs de suie.

Quatre Mosquitos, quatre équipages les nerfs brisés luttent pour rentrer à la base... dans la nuit arctique qui tombe... noire aussi, sans étoiles.

Quatre Mosquitos sur dix-neuf !

— Adieu, Max !

**

... Et voilà l'histoire de Max Guedj.

C'était encore un de ces « *mercenaires émigrés* » des Forces Aériennes Françaises Libres — tout comme Mouchotte, Maridor, Labouchère, Fayolle, Pijéaud, Schloesig... N'est-ce pas, monsieur le général Giraud ?

Notre histoire riche en actes d'héroïsme n'en compte pourtant pas tellement d'une telle qualité pour que l'on ose y toucher.

Pauvre grand Max, s'il avait pu savoir que sa mère et sa fille seraient expulsées en 1946 de chez elles ! S'il avait su que la restitution de leurs biens — fruit de vingt ans de labeur de son père — pillés à la faveur d'abjectes lois raciales imposées par l'ennemi, leur serait refusée par la justice de la France pour des raisons d'opportunité politique !

S'il avait su...

Oh, je le sais, c'était mieux ainsi — partir sans savoir, avec la belle Foi.

D'ailleurs, même sachant l'avenir, il aurait fait son devoir ainsi, jusqu'au bout, en magnifique chef.

Que nos compatriotes, en entendant prononcer ce nom s'inclinent bien bas.

Qu'ils se disent que les Anglais de la R. A. F. qui n'avaient pas les mêmes raisons que nous de le faire, lui ont souvent rendu cet hommage.

C'est le moins que l'on doive au plus grand des héros de l'aviation française 1939-1945...

Hector Bolitho, dramaturge et écrivain britannique très populaire, mobilisé pendant la guerre par le service historique de Coastal Command, a publié dans son livre *Task for*

Coastal Command un saisissant portrait de Max Guedj (p. 123 et 124) :

« Ce Français est l'un des plus audacieux parmi tous nos pilotes les plus audacieux. Ses exploits ont créé une légende.

« Tirer de lui quelques renseignements sur les attaques qu'il a si brillamment menées, est aussi difficile que d'ouvrir une huître les mains nues.

« Mais comme moi aussi je suis arrogant, j'ai décidé de ne pas me décourager, et il ne sera pas dit qu'après vingt ans de journalisme, un de mes interlocuteurs laissera une page blanche dans mes feuillets.

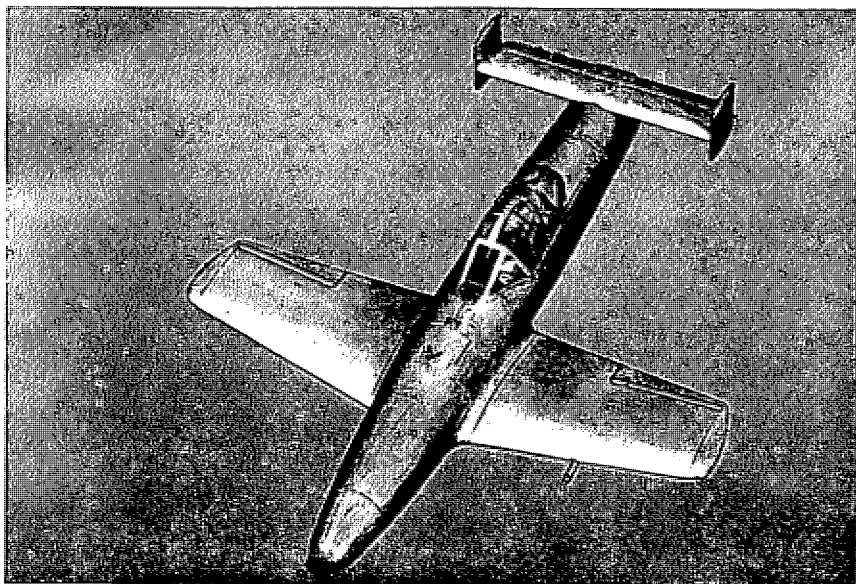
« Quand il sera vieux et charitable pour les écrivains, il montrera un jour les pages que j'ai écrites sur lui dans l'*Histoire du Coastal Command* à ses petits-enfants, et ils le respecteront encore plus.

« Depuis le jour « J » en particulier il a transformé le travail des rockets en véritable corps à corps avec les navires allemands malgré la flak. Tout au fond des estuaires et des rades du golfe de Gascogne il a poursuivi la *Kriegsmarine*, avec la froide persistance intellectuelle qui lui est propre.

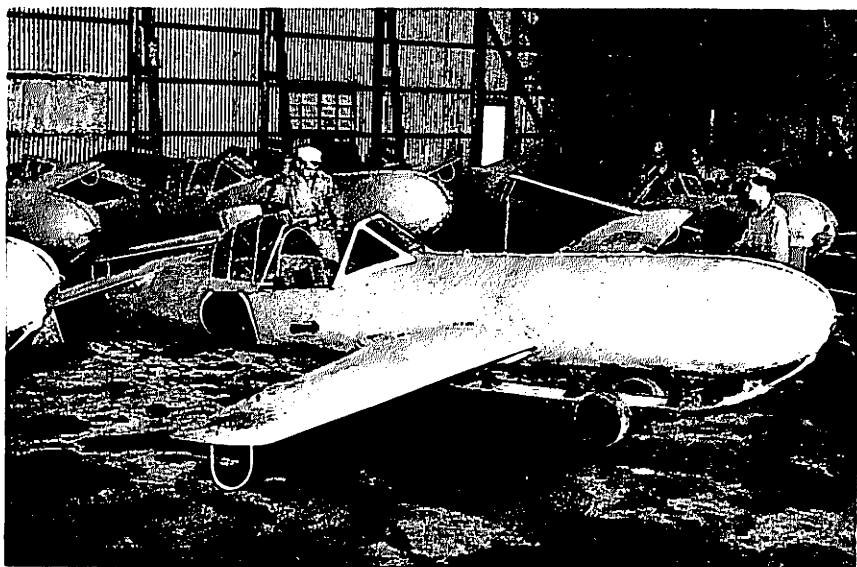
« Cette sorte de farouche patriotisme impersonnel qui pousse un Français d'une telle culture à combattre ainsi, révèle la splendide force de volonté que l'on trouve dans le cœur de la France lorsque l'on a gratté à la surface les vacillations des politiciens et le cynisme sophistiqué d'une certaine catégorie de Français...

« J'ai encore une fois essayé de le faire parler, mais il me regarda avec des yeux qui disaient :

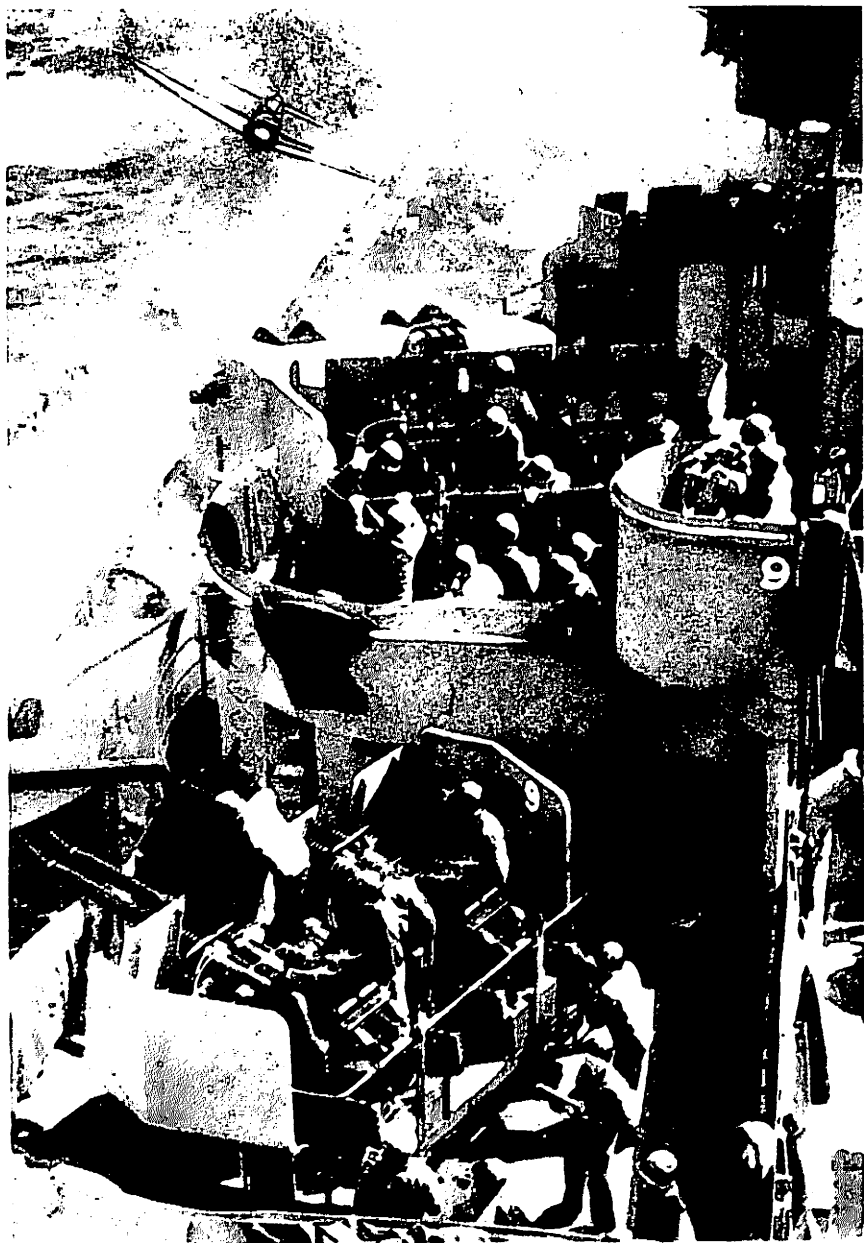
« — Je suis sûr de moi. Mon esprit est froid et aiguisé comme une lame de rasoir neuve et je ne te dirai rien. Je suis poli, parce que je suis un gentleman, mais je veux aussi que tu comprennes que j'ai appris depuis longtemps à diriger mon cœur par ma tête, et il est inutile d'essayer sur moi tous tes trucs de journaliste professionnel.



LE JINRAI-BAKA, LARGUÉ PAR LA BETTY PIQUE AUSSITOT.



A OKINAWA, DANS LES HANGARS SOUTERRAINS, LES AMÉRICAINS TROUVÈRENT PLUS DE 300 JINRAI-BAKAS, AVIONS-SUCIDES SPÉCIAUX JAPONAIS.



UN ZERO KAMIKAZE FONCE SUR LE CUIRASSÉ « SOUTH DAKOTA » ET VA S'ÉCRASER SUR LES TOURELLES DE D. C. A.

« Je remplis les dix minutes de mon « interview » en faisant moi-même la conversation, signe que j'étais battu. Et cela, il le savait aussi.

« La douceur étrange de ses yeux noirs et brillants n'interférait certainement pas avec son autorité. Il avait reçu du ciel en naissant ce rare privilège de savoir qu'il avait toujours raison — et c'était vrai. Il était le plus parfait spécimen de ce que l'on appelle en temps de guerre un « chef-né ». Cela se révélait dans sa marche et dans sa voix.

« Ce que ses talents lui réserveront en temps de paix est un thème qui me fascine. En temps de guerre il y a une place pour ces héritiers de César dont le courage moral est effrayant pour le commun des mortels.

« Comme je voudrais pouvoir rencontrer ce pilote français dans dix ans, et voir jusqu'à quels sommets son incroyable force de volonté l'a mené !... »

J'ai tenu à traduire mot à mot ces commentaires de Bolitho, sans chercher à les adapter à notre langue. Ainsi, je crois, ce magnifique portrait garde toute sa force.

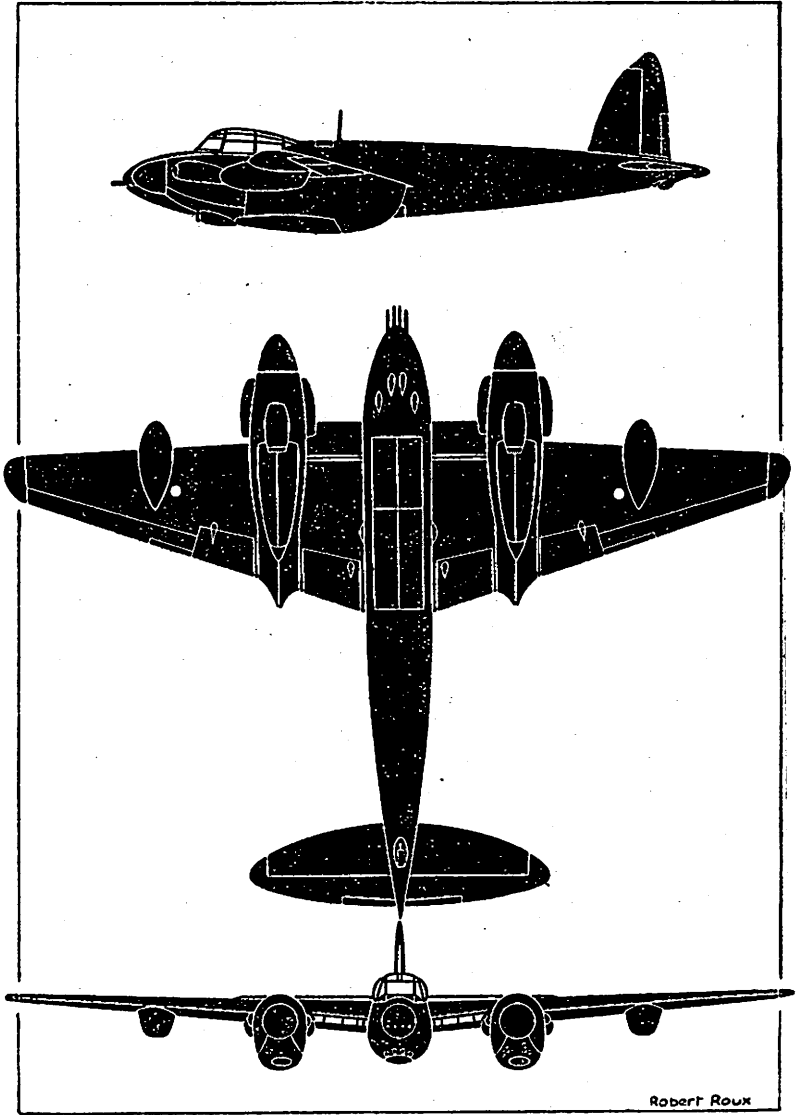
Il est bien difficile d'être prophète dans son pays, rares sont les Français qui connaissent son nom.

La revue *Flight* a publié dans son numéro du 1^{er} février 1945 une page en hommage aux six grands « as » du Coastal Command. L'on y voit, entourant les armoiries du Coastal Command, les portraits de :

Wing Commander G. D. Sise D. S. O. D. F. C. and Bar.
Group Captain the Honorable Max Aitken D. S. O. D. F. C. and Bar.
Wing Commander Aitkinson D. S. O. D. F. C.
L'Australien Wing Commander Mac Donnell D. S. O. D. F. C.
Le Squadron Leader Pritchard D. F. C. et finalement le Squadron Leader « Maurice » D. S. O. D. F. C. and Bar...

Voilà comment des garçons comme Max Guedj ont reconstruit aux yeux de nos Alliés, notre prestige militaire !

LE MOSQUITO



NOTE SUR LE MOSQUITO

En 1938 la maison De Havilland voulant faire une rentrée sensationnelle sur le marché aéronautique britannique, décida de construire à ses frais, sans aucune commande officielle — et même contre l'avis des experts de la R. A. F. —, un bombardier ultra-rapide désarmé.

C'était là la grande théorie d'Ernst Udet, et la Luftwaffe devait très lourdement payer, dans les deux premières années de la guerre, cette profonde erreur.

De Havilland cependant devait réussir où tous les autres constructeurs du monde avaient échoué. Le Mosquito allait voler plus haut et plus vite que la majorité des chasseurs ennemis qui pouvaient lui être opposés.

Véritable œuvre d'art aéronautique, le Mosquito était un avion révolutionnaire de la pointe du gouvernail de direction à l'extrémité des ailerons. Il était construit de lamelles de balsa et de bouleau, ses longerons étaient en contreplaqué collé sous pression et ses ailes et son fuselage recouverts de toile dopée. A cette époque, seul l'Arsenal de Villacoublay osait défendre les possibilités du monocoque de bois. Deux moteurs Rolls Royce « Merlin » devaient propulser le prototype à plus de six cents kilomètres à l'heure. Biplace, le pilote et l'observateur étaient logés côte à côte comme à l'avant d'une automobile, jouissant d'une parfaite visibilité.

Aussitôt le projet, les calculs et les essais de tunnel terminés, le ministère de l'Air britannique se rendit à l'évidence. Geoffrey de Havilland et C. C. Walker avaient décroché le gros lot.

— Un avion laid est parfois convenable, mais un avion gracieux vole toujours merveilleusement bien ! — me disait un jour à Hatfield, John, frère de Geoffrey, qui devait se tuer en 1943, en essayant un Mosquito... (1).

Le Mosquito était en effet d'une grâce et d'une beauté à couper le souffle. Seul le Messerschmitt 262 eut des lignes comparables, mais il était plus agressif, plus brutal, plus vicieux d'aspect — plus germanique en un mot.

C'est à Cranwell que j'ai vu mon premier Mosquito. C'était le prototype W. 4055 recco-photo. Bloqué par le mauvais temps il dut se poser acrobatiquement sur notre terrain d'école. Dos gris pâle, ventre bleu argent, il glissait entre les nappes de pluie qui croulaient d'un ciel de plomb, comme une truite remontant sans effort la crue d'un torrent.

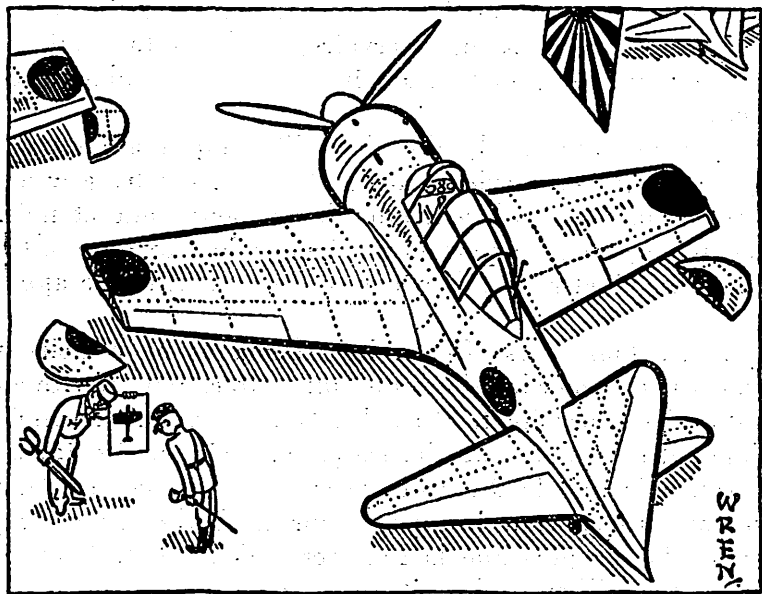
Trempés, les élèves groupés sur l'herbe du watch-office étaient fascinés. Le soir même trois d'entre eux demandaient à être transférés sur bi-moteur...

Le Mosquito était si réussi, qu'avant même son premier vol, la R. A. F. commandait une version recco-photo et une version chasseur diurne-nocturne.

La version bombardier exécuta son premier vol le 25 novembre 1940, le chasseur le 15 mai 1941 et l'avion de reconnaissance le 10 juin 1941.

Le 20 septembre 1941 le prototype exécuta avec succès, en plein jour, une difficile mission photo Brest-La Pallice-Bordeaux et retour par Paris. Geoffrey de Havilland lui-même avait pris les commandes, et quoique chassé par trois

(1) Geoffrey de Havilland devait également se tuer en essayant, en 1947, l'aile volante supersonique DH 108.



[« Aeroplane » copyright

Despicable Spitfire has wing-tips shorn,
Thus, from Zeke, clipped Hamp is born—
Honourable Jap keeps up to minute,
Undoubtedly wizard future in it!

Les pilotes avaient pris l'habitude de composer des vers de mirliton sur les avions japonais, illustrés par l'inimitable caricaturiste d'avions, Wren, de l'« Aéroplane »...

Ici, la victime est Hamp, le Zéro à ailes raccourcies.

Messerschmitts 109, il réussit aisément à les distancer à sept mille mètres d'altitude.

La version chasseur était d'une ahurissante maniabilité. Avec un moteur stoppé, hélice en drapeau, quatre canons et quatre mitrailleuses dans le nez, deux mille cinq cents litres d'essence dans ses réservoirs, le Mosquito F Mk 11 exécutait un tonneau lent aussitôt après le décollage avec facilité.

Deux ans plus tard, plus de mille Mosquitos de types divers étaient en service dans la R. A. F. Quatre groupes d'entre eux bombardèrent quotidiennement, jour et nuit, Berlin, chaque avion portant une bombe de deux tonnes. En trois cent vingt raids, ils perdirent seulement douze appareils.

Malgré tous leurs efforts, les Allemands ne réussirent jamais à accrocher les Mosquitos qui maintenaient Berlin en état d'alerte perpétuel. Et les dégâts de la capitale ennemie n'étaient pas seulement d'ordre psychologique. Il suffit de se souvenir que le Mosquito avec deux hommes et deux moteurs transportait jusqu'au cœur de l'Allemagne cinq cents kilos de plus que la Forteresse Volante, trois cents kilomètres à l'heure plus vite...

C'était surtout en rase-mottes de jour que les Mosquitos-bombardiers remplirent d'incroyables missions — en particulier la destruction des Q. G. de la Gestapo à Oslo et à Copenhague, ainsi que le coup célèbre de la prison d'Amiens — au cours desquelles les avions volant au ras des toits plaçaient littéralement leurs bombes dans les fenêtres des objectifs.

Quand les Mosquitos-chasseurs inaugurèrent en 1942-1943 la tactique des « rangers », ils terrorisèrent la Luftwaffe sur ses bases les plus lointaines. En effet, ces petits holidés filant à six cents kilomètres à l'heure menaient par paires isolées une impitoyable guerre d'embuscade contre

les avions ennemis. Ce travail de chasse libre était la forme la plus excitante de la guerre aérienne, rappelant celui des insaisissables corsaires de jadis.

Surcouf lui-même eût été fier de signer un compte rendu de combat comme celui du squadron-leader australien Scherf D. S. O., le 23 septembre 1943 :

« Nous avons décollé à 14 h. 15 en équipe de deux Mosquitos — l'autre appareil étant piloté par le squadron-leader Cleveland.

« Cap sur l'Allemagne du Nord au travers de la Baltique.

« Au-dessus de la mer j'ai aperçu un avion. C'était un Dornier. Il nous avait vus et les traînées noires de ses pots d'échappement indiquaient qu'il volait en surpuissance. Je l'ai rattrapé cependant sans difficultés — une rafale de quatre canons et il est tombé à la mer.

« Nous avons traversé la côte allemande à Kubitzer, au nord de Rostock, et peu après nous avons croisé deux Junkers 87. J'ai tourné derrière l'un tandis que Cleveland prenait l'autre en chasse. Mes deux premières rafales ont manqué l'objectif qui tournait très serré, à 60° de correction, mais la troisième fut au but et le Stuka passant sur le dos prit feu et s'écrasa.

« Longeant la côte, un peu plus au sud, nous avons vu un aérodrome autour duquel tournaient plusieurs avions. Un Heinkel 177 faisait son approche d'atterrissage. Ne voulant pas avoir à traverser l'aérodrome à cause de la flak, je l'attaquai de face, par dessous. L'avion ennemi percuta dans la baie, en flammes.

« Il était 15 h. 52.

« Alors que je virais, je vis Cleveland chassant un bimoteur Junkers 88. Ses obus arrachaient des débris à l'ennemi qui fumait. Je n'ai pu voir le résultat final, car j'ai découvert à ce moment, deux Dorniers 18 mouillés dans une

crique. J'ai piqué dessus. Le premier a explosé et coulé, mais à mon regret le deuxième résista à trois rafales.

« La flak a commencé alors, et j'ai dégagé au ras des dunes, me retrouvant juste en dessous de deux Junkers 88 volant en formation. Le premier s'est brisé en l'air, mais alors que j'attaquais le second, j'ai été tiré par une batterie de flak automatique de 20 mm. qui m'a touché, arrachant un de mes réservoirs supplémentaires et endommageant mon gouvernail de direction. Après avoir réglé les compensations des gouvernes, j'ai filé pleins gaz après le deuxième JU-88 et l'ai descendu.

« Tandis que tout cela se passait, j'avais perdu Cleveland de vue, et je repris le cap de l'Angleterre.

« Après vingt minutes de vol au-dessus de la mer, j'ai aperçu Cleveland et je l'ai rejoint. Il volait avec difficulté, sur un moteur, et encore celui-ci avait-il visiblement des ratés. Après avoir établi le contact radiophonique, il me dit avoir descendu deux avions en l'air et détruit un troisième au sol. Il me demanda d'écrire à sa femme Jeanie et de la prévenir qu'il ne pouvait rentrer en Angleterre. Plutôt que de risquer d'être fait prisonnier, il allait courir le risque d'atteindre la Suède.

« J'ai dit adieu à Cleveland et lui ai souhaité bonne chance.

« J'ai ensuite croisé un convoi naval allemand, et j'ai tiré le reste de mes munitions sur un dragueur de mines. La flak était dense et mon observateur a reçu un éclat dans le rein droit.

« Juste au nord d'Héligoland, j'avais le soleil dans les yeux, et n'ai pu éviter un vol de mouettes. Vingt-sept oiseaux furent happés et causèrent des dégâts considérables — antenne de radio arrachée, moteur gauche stoppé, aileron gauche bloqué, toutes les vitres avant de la cabine brisées et nous fûmes couverts de sang et de plumes.

« A 18 h. 45, sur un moteur, nous nous sommes posés à notre base de départ. »

« Je demande l'homologation de cinq victoires aériennes et d'un avion détruit au sol, ainsi qu'au nom de squadron-leader Cleveland D. F. C., deux victoires aériennes et un avion détruit au sol. »

Quel tableau de chasse !

Au début de l'année 1944, le Coastal Command de la Royal Air Force commença à remplacer dans un certain nombre d'unités les Beaufighters par les Mosquitos.

La plupart de ces Mosquitos étaient équipés de deux rampes de quatre rockets de soixante livres chacune et de quatre canons de 20 mm. Les huit fusées avaient la puissance d'impact de huit obus de 155, soit l'équivalent de la bordée d'un croiseur de 10.000 tonnes. C'étaient des appareils ainsi équipés que commandait Max Guedj.

Sur d'autres Mosquitos, quatre mitrailleuses seulement furent conservées et pour remplacer les quatre canons de 20 mm., un canon anti-char de six livres (57 mm.) fut monté dans le nez, et sous les ailes furent accrochés deux gros réservoirs supplémentaires qui en doubleraient le rayon d'action.

Un de ces Mosquitos livra au large des côtes d'Espagne un véritable duel d'artillerie à un torpilleur allemand. Se tenant toujours à plus de deux mille mètres du navire ennemi, donc hors de portée de la flak de 20 mm., le Mosquito tira cinquante obus perforants, dont trente-huit furent au but. Coque, brûleurs et turbines percés, le torpilleur fut contraint de stopper, cible sans défense, et fut coulé à la bombe le lendemain matin, par deux Liberators polonais du Coastal Command alertés.

Le Mosquito type XVI avait 16 m. 52 d'envergure, 13 m. 57 de longueur et 42 mètres carrés de surface portante. Il pesait environ onze tonnes en charge et était pro-

pulsé par les 3.200 CV de deux Rolls Royce « Merlin » à six cent quatre-vingt-quinze kilomètres à l'heure à 8.200 mètres d'altitude. Son plafond était de 11.000 mètres en charge et son autonomie de presque 4.000 kilomètres.

C'étaient des performances sensationnelles.

Quatre Mosquitos furent en 1943 transformés en avions civils aux marques des British European Airways, avec trois couchettes dans la soute à bombes. Ces appareils ont exécuté un service régulier Londres-Stockholm transportant au-dessus de l'Europe occupée, le courrier diplomatique et des passagers importants. Ces avions étaient évidemment désarmés.

Un seul de ces Mosquitos fut intercepté, en février 1944. Au-dessus du Danemark, le courrier fut coincé par quelques Messerschmitts 163, chasseurs-fusée. Le pilote savait que ses adversaires n'avaient que quelques dizaines de secondes de carburant, et que, s'il n'était pas descendu dans les deux minutes, il s'en sortait. Il se livra à une fantasia effrénée, et ses passagers, réveillés en sursaut, engourdis par le froid, furent ballottés dans le fuselage comme des balles de ping-pong. Finalement, il s'en tira par un piqué à mort, à la vitesse de rupture. Deux des trois passagers eurent les tympans crevés par la compression et le troisième — un diplomate britannique de mes amis, récemment envoyé en Asie Mineure — jura tous ses grands dieux qu'il ne remettrait plus jamais les pieds dans un avion. Il a d'ailleurs tenu parole, sans oublier pourtant que, comme tant d'autres, il devait une fière chandelle au Mosquito.

CHAPITRE IX

SOUS LE SIGNE DU VENT DIVIN

SOUS LE SIGNE DU VENT DIVIN

L'histoire des *Kamikases* (1) — avions-suicide japonais — devait apporter une note médiévale d'une singulière et brutale grandeur à la campagne aéro-navale du Pacifique 1944-1945.

C'est dans le folklore japonais qu'il faut rechercher l'origine de ce nom, dans la poésie naïve et exaltée d'une chanson de geste orientale.

En 1223 l'invasion des Mongols menés par Kubla-Khan déferla sur la Chine qui fut submergée comme par le typhon.

Les espions du cruel Tartare lui parlèrent vite des volcans aux flancs couverts de neige et des jardins aux fleurs merveilleuses des îles de Yasukina — pays de la beauté calme et de la paix.

En 1275 les flottes de toutes les jonques ramassées sur les fleuves dans les estuaires et sur les côtes transportèrent les terribles guerriers jusqu'à Formose. Et quand la fumée des incendies se fut dissipée sous les yeux du conquérant, les îles bleues se dessinaient à l'horizon...

(1) La dénomination *Kamikase* était la plus communément employée, et pratiquement la seule utilisée par les Alliés. Cependant d'autres termes furent également utilisés par les Japonais pour désigner les escadrilles spéciales : « *Tokkotai* », *Shinshu*, *Kamiwashi*. Les aviateurs de Formose employaient le terme *Makoto* et ceux de l'île Kyushiu le mot *Shimbu* qui signifiait courageux.

En 1281, la flotte d'invasion qui faisait voile vers le Japon fut dispersée et anéantie par l'ouragan sacré déchaîné par Tenshi, le fils du Ciel. L'archipel du Nippon était sauvé...

Kamikase — le vent divin !

Ce nom devait entrer tragiquement dans le vocabulaire des forces navales alliées au moment du débarquement de Leyte en automne 1944.

Sous ce nom, furent constituées les escadrilles spéciales de volontaires de la mort — volontaires pour s'écraser avec leurs avions chargés de bombes sur les navires américains.

Dans cette guerre d'armes techniques modernes, d'opérations amphibies complexes mettant en œuvre toutes les ressources de la science, du radar, et déjà des premières armes téléguidées, les rapports sur les *Kamikases* furent au début l'objet d'une incrédulité polie — un peu inquiète quand même...

Notre conscience de civilisé pouvait admettre le sacrifice total sous sa forme la plus noble, dans une action rapide, au développement imprévu, dans un paroxysme de souffrance ou de désespoir — Max Guedj en Norvège — le lieutenant Kenan, grièvement blessé écrasant son chasseur sur la torpille qui allait éventrer son porte-avions, Delattre le 11 mai 1940...

Parfois encore il pouvait s'agir de missions désespérées pour lesquelles les pilotes partaient avec la quasi-certitude de ne pouvoir en revenir — les « Fairey Battle » à Maëstricht en 1940 par exemple — mais au cours desquelles quand même, l'élément de la chance ou de la suprême habileté pouvait renverser les normes pourtant rigides des probabilités. Et je suis sûr que toujours dans ces moments-là, il y avait — pâle peut-être, mais bien vivante — la flamme de cet espoir dans le cœur des volontaires.

Nous avons aussi vu le réflexe généreux et héroïque de

l'homme qui couvre le chef de son corps pour recevoir la balle qui ne lui est pas destinée — le geste de Maridor lançant son Spitfire XIV sur le V-1 piquant sur un hôpital — le geste de Thomas Manser V. C. restant aux commandes de son Stirling en feu pour permettre à l'équipage de sauter en parachute...

Mais par contre, le mécanisme psychologique du monstrueux sang-froid, du détachement complet et du mépris total de la mort des *Kamikases*, est difficilement démontable pour l'esprit d'un Européen — à plus forte raison pour un Américain !

Il est non seulement trop facile — mais encore complètement erroné — de mettre une telle action sur le compte d'un vague « fatalisme oriental ». Cette attitude que l'on prête volontiers aux Japonais, est à l'opposé même du principe des corps spéciaux de l'Aviation impériale, car le *Kamikase* est au contraire l'instrument qui va briser le destin et qui doit déchirer l'implacable logique des règles militaires.

Dans la guerre, le fatalisme est passif. Les Japonais ont su nous en démontrer la valeur dans la passivité résignée des troupes subissant l'écrasement des bombardements dans les atolls du Pacifique. Le tonnage d'explosifs déversés en une semaine sur certaines positions de Tarawa, jour et nuit, faisait paraître dérisoires les plus effroyables pilonnements de l'artillerie à Verdun — et pourtant ensuite, les troupes d'assaut se heurtaient à une résistance fanatique. Un soldat européen normal en eût perdu la raison, et toute volonté de combattre.

Alors pourquoi ? — Comment ?

L'explication en est assez difficile.

Le Shintoïsme — religion nationale japonaise — avait été rétabli dans toute sa pompe par les Mikados au moment de la restauration. C'était en partant de cosmogonies légendes

daires, l'affirmation de la divinité du Mikado, et par voie de conséquence, de son peuple et de son Empire...

Cette mystique exaltée, sublimée dans le *Bushido* — credo du guerrier — répondait aux aspirations des *samouraïs* et des classes militaires japonaises.

Le *Hakko Ishui* — l'union des huit coins du monde sous un même toit — politique de l'impérialisme sacré, en fut une suite directe.

Le guerrier, qui se sacrifiait à ces commandements, prenait place dans la hiérarchie divine précisée par un code complexe de l'honneur.

Une morale organisée autour d'un aveugle et inconditionnel dévouement à la Patrie incarnée par l'Empereur devait obligatoirement avoir ses fanatiques.

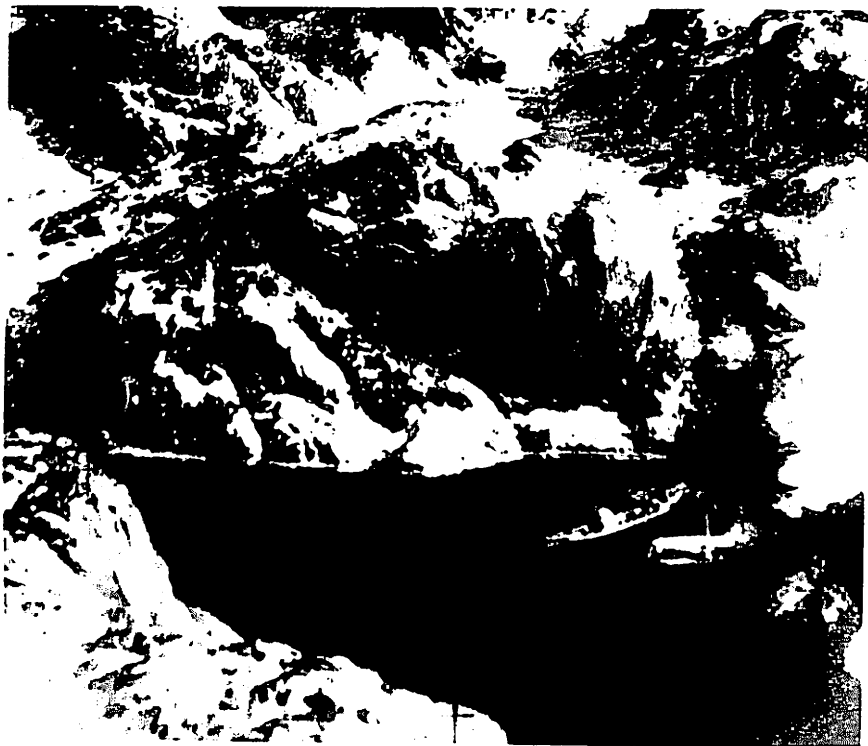
Ainsi, quand les militaires japonais durent se rendre à l'évidence de la supériorité matérielle des Américains, et que l'espoir d'offrir au Mikado l'Empire absolu du Pacifique commença à crouler, la règle du *Bushido* leur imposa le suicide. Seul le *hara-kiri* pouvait effacer leurs fautes et sauver la face.

L'idée des *Kamikases* prit alors corps au début de l'année 1944.

A l'origine de cette création — contrairement à ce que la propagande alliée nous fit croire alors — on trouve surtout des Japonais de la culture la plus élevée, et il y eut certainement plus d'enthousiasme pour cette arme chez les officiers supérieurs et l'élite survivante de l'aviation d'active que chez le pilote mobilisé dans les classes moyennes.

Le *hara-kiri* et les autres formes de suicide rituel n'étaient d'ailleurs que l'apanage des nobles et des classes dirigeantes.

C'est ainsi que le *Kamikase* devint une forme « utilitaire » du *hara-kiri* transplanté dans l'aviation impériale. Il faut d'ailleurs convenir que les chefs d'une race qui avait



**LE PÉTROLIER, NICHÉ TOUT AU FOND DU FJORD GLACÉ, AU PIED DES MONTAGNES
ABRUPTES...**



**DES CHARIOTS TRAINÉS PAR UN TRACTEUR AMÈNENT LES LOURDES ET LONGUES
ROCKETS QUI SERONT MONTÉES SOUS LES AILES DU MOSQUITO.**

Wing Cdr. G. D. Sise, D.S.O., D.F.C. and Bar, of Dunedin, New Zealand.



(Below) Wing Cdr. McConnell, D.S.O., D.F.C.



Sqn. Ldr. "Maurice" D.S.O., D.F.C. and Bar... a Frenchman serving with the Royal Air Force.



LE COMMANDANT MAX GUEDJ « MAURICE ».

Reproduction d'un fragment de page de la revue anglaise *Flight* présentant les six grands as du « Coastal-Command ».

conçu le *Yamato* (1) ou le *Zero*, avaient pesé exactement la valeur pratique des avions-suicide. Ils furent les premiers à donner l'exemple.

Ce n'était plus le philosophe grec buvant la ciguë ou le général romain vaincu se jetant sur son épée. C'était le soldat sauvant non seulement la face et son honneur propre, mais encore apportant le profit de son acte au service de son pays. Le geste symbolique du *Bushido* devint une arme effrayante vite mise au point.

*
**

Le major Katushige Takata, pilote de l'Armée impériale, exécuta la première mission *Kamikase* délibérée, en lançant à Biak, le 17 mai 1944 son chasseur *Zero* 52 sur un destroyer américain, tuant 23 hommes et provoquant la perte du navire par incendie.

Quelques jours plus tard, un officier de l'Aéronavale, le lieutenant Kobi, écrasa sur le flanc d'un porte-avions britannique dans l'océan Indien son bi-moteur *Betty* portant deux torpilles aux revolvers armés...

Auparavant, des cas isolés s'étaient présentés — dans les batailles navales de Guadalcanal en particulier — où des pilotes d'avions en feu ou trop gravement endommagés pour rentrer à la base, s'étaient précipités sur des navires américains. Mais il s'agissait d'accès de rage et de haine, et non d'une opération soigneusement étudiée au départ.

L'idée des *Kamikases* enflamma l'opinion publique au

(1) Le *Yamato* et son frère le *Musashi* étaient les deux plus puissants navires de guerre du monde — plus puissants encore que le *Tirpitz* ou le *Bismarck*. Ils déplaçaient 75.000 tonnes (le *Richelieu* en déplace environ 38.000) filaient 30 nœuds et étaient armés de 9 pièces de 403, plus une formidable artillerie secondaire. Ils furent tous deux coulés par des attaques d'avions.

Japon. Soigneusement entretenu par la propagande, cet enthousiasme atteignit des proportions effarantes à nos yeux.

Les candidats étaient pratiquement déifiés de leur vivant et des pensions importantes ainsi que des titres honorifiques attribués à leurs descendants. Vêtus de robes cérémoniales blanches ou noires (1), purifiés par les invocations aux dieux, la tête soigneusement rasée, ils rejoignaient après s'être soumis à une véritable vénération populaire, les unités spéciales.

En juillet 1944, dix-sept escadrilles furent constituées, équipées chacune de douze avions monoplaces de chasse Zero 52 portant deux bombes de 250 kilos verrouillées sous les ailes.

Quatorze de ces unités — appartenant en majorité à l'aéronavale — furent envoyées aux Philippines, où l'invasion ennemie menaçait.

Via Singapour, elles descendirent vers les îles de la Sonde, s'installant finalement sur les aérodromes de Dulag, Tacloban et Tolosa, à Leyte.

L'occasion ne se fit point longtemps attendre. Le 13 octobre, la flotte américaine sous les ordres de l'amiral Halsey entra dans le golfe de Leyte par les détroits de Surigao.

Le 14 octobre, le vice-amiral Masabumi Arima mena à l'aube personnellement trois escadrilles de Kamikases à l'attaque. Une heure plus tard il percutait sur le pont du porte-avions *Hornet*, tandis que ses trente-cinq pilotes se répartissaient les autres navires — et il y avait le choix !

Quand tout fut fini, le dernier avion écrasé et le dernier obus de D. C. A. tiré, le *Hornet* se traîna péniblement hors de portée, et dut être momentanément retiré des opé-

(1) Ces robes étaient blanches avec une fleur de cerisier rose à cinq pétales brodée dans le dos pour la Marine ; et noires brodées d'un dragon vert et or pour l'Armée.

rations. Les porte-avions *Franklin* et *Hancock* furent atteints avec de nombreux morts à bord, ainsi que le croiseur *Rheno*. Trois navires transports de troupes et le croiseur *Houston* coulèrent... (1)

A la fin de l'année 1944 les quatorze escadrilles avaient rempli leur mission avec un succès impressionnant.

Le 21 novembre par exemple, la radio de Tokio annonçait que les *Kamikases* sauraient empêcher le croiseur-amiral *Nashville* transportant l'Etat-Major de Mac Arthur, de quitter les eaux des Philippines...

Le 13 décembre, un *Kamikase* isolé et habile, indifférent aux feux concentrés de la D. C. A. de toute l'escadre, identifiant calmement son objectif se planta sur la passerelle du *Nashville* à 900 kilomètres à l'heure, tuant 127 hommes et en blessant 163. L'amiral Strubble échappa par miracle — projeté contre une porte par l'explosion, il n'eut qu'une côte cassée — mais le général Drunkel et les colonels Muthe et Monrisey furent mis hors de combat.

L'opération contre le convoi naval de Lingayen fut menée par les quatre dernières escadrilles, arrivant au-dessus mélangées à des bombardiers orthodoxes. Dans la confusion et la dispersion du tir de défense qui en résulta, cinq navires furent coulés, vingt-cinq gravement endommagés et quarante-deux atteints légèrement, avec un total de 1.600 soldats et marins américains tués.

C'était effrayant et la U. S. Navy perdit quelque peu la confiance en sa maîtrise qu'elle commençait à récupérer après les dernières batailles navales. Des ordres draconiens

(1) Les *Kamikases* s'attaquèrent aussi aux super-forteresses américaines qui bombardaient le Japon. Heureusement pour les équipages américains cette tactique ne fut pas suivie régulièrement, car à chaque fois c'était la mort sûre pour l'équipage. Le moral des aviateurs n'aurait certainement pas résisté longtemps, et les rares attaques *Kamikases*, ainsi que l'appréhension de nouvelles, eurent déjà des effets déplorable.

furent donnés à la censure pour cacher à tout prix les résultats aux Japonais.

Malheureusement dans ces îles malaises incontrôlables, couvertes d'une jungle épaisse, les espions à leur solde pullulaient, et Tokio fut bientôt informé.

Les Japonais se déchaînèrent.

Sur les aérodromes de l'île de Kyushiu — la plus méridionale des grandes îles formant le Japon proprement dit — commencèrent à s'accumuler les avions-suicide. Et, non contents d'utiliser seulement des avions de chasse ou de bombardement classiques, ils décidèrent de créer un engin spécial. Ainsi naquit le *Jinrai*, ou *Baka* (1).

C'était un avion monoplace en miniature, propulsé par fusée jusqu'à 1.000 kilomètres à l'heure, portant dans le nez une tonne d'explosif ultra-brisant. Dessinée par l'ingénieur naval capitaine de corvette Niki, cette bombe volante pilotée était amenée jusqu'à une quarantaine de kilomètres de l'objectif — donc hors de portée de la D. C. A. — par un avion gigogne. Pratiquement invulnérable à cause de sa vitesse, cet engin venimeux pouvait provoquer des dégâts terrifiants.

Bientôt d'ailleurs, les Américains allaient pouvoir en juger les effets.

Dernière étape avant l'invasion du territoire métropolitain japonais, l'importance stratégique de l'île d'Okinawa justifiait bien des sacrifices.

Cependant, après le coup d'Iwo-Jima en février 1945 — ridicule flot de quelques kilomètres de diamètre, pour la capture duquel les Marines devaient perdre 20.616 hommes en vingt-quatre jours — l'Etat-Major américain était décidé à faire les choses en grand.

(1) *Jinrai*, ou *Oka* étaient les noms japonais de ces engins, signifiant « coup de tonnerre ». Les Américains les appelèrent *Baka*, c'est-à-dire « folie », et c'est sous ce dernier nom que le *Jinrai* est surtout connu.

Une formidable armada — 318 navires de guerre et 1.119 navires de commerce transportant 548.000 hommes — se présenta le 1^{er} avril au matin devant cette île qui était plus petite que le département de la Seine !

Après quatre-vingt-deux jours de combat d'une épouvantable férocité, Okinawa succombait. Mais pendant ce temps, les Kamikases avaient frappé :

33 navires de guerre coulés, dont des porte-avions et des croiseurs.

57 transports de troupes perdus.

223 bateaux avariés.

12.260 hommes tués.

33.769 blessés.

Les Japonais devaient perdre dans cette bataille 2.702 avions — classiques et suicide. Les Bakas — dont heureusement la plupart des stocks se trouvaient à Okinawa même — furent utilisés pour la première fois au cours de l'attaque massive du 12 avril. Sur 38 lancés, 13 touchèrent et détruisirent leur objectif.

Submergée sous cette avalanche, la U. S. Navy envoya des S. O. S. désespérés, demandant d'urgence des munitions spéciales de D. C. A. et des tubes de 40 mm. et de 20 mm. anti-aériens de rechange. Des dizaines de tonnes d'obus légers équipés de fusées de proximité (1) furent amenées des Etats-Unis par avion pour enrayer la catastrophe.

La bataille ne faisait en effet que commencer. Okinawa occupée, devenait le point de départ pour le débarquement au Japon. Des milliers de navires s'y concen-

(1) Les *proximity fuses* étaient des fusées de D. C. A. contenant un minuscule poste émetteur radio. Quand les ondes touchaient un objectif dans un rayon de 30 mètres, l'obus explosait automatiquement. Les premiers furent utilisés au moment de la bataille des V-1 sur Londres. Cet appareil permit d'obtenir des résultats sensationnels avec la D. C. A. et même plus tard contre des objectifs tirés aux « fusants ».

traient, des milliers de tonnes de matériel y étaient entreposées.

Les *Kamikases* — il y en avait en juillet 1945 plus de 2.000 éparpillés sur les trente-trois aérodromes principaux de Kyushiu — continuèrent leurs attaques quotidiennes sur cette énorme cible où tous les coups portaient.

Pour limiter les dégâts, les Américains mirent en place un colossal dispositif de sécurité. L'île fut ceinturée d'une centaine de destroyers (1) équipés de radars alertant 625 avions de chasse et 7.400 pièces de D. C. A. contrôlées par 140 postes centraux de radar.

Sous cette ombrelle d'acier, les préparatifs se poursuivirent...

*
**

Le 6 août 1945, à 1 h. 45 A. M., la Superforteresse B.29 n° 44-86292 décollait de l'aérodrome de Tinian. Son pilote, le lieutenant-colonel aviateur Paul Tibbets avait baptisé le grand quadrimoteur « Enola Gay » en l'honneur de sa mère.

A 8 h. 15 A. M., l'avion isolé, sans escorte de chasseurs, ouvrit les portes de sa soute spécialement aménagée. Une masse sombre, allongée, ralentie par un petit parachute descendit en spirale dans le ciel ensoleillé d'été... (2)

(1) 14 d'entre eux furent coulés et 42 gravement endommagés par les *Kamikases*. Le destroyer *Laffey* subit à lui seul 84 attaques dans la même journée, fut touché deux fois, détruisit 23 avions et manœuvra pour éviter le reste. Au bout de deux jours, une cinquantaine d'hommes de son équipage durent être évacués atteints de graves crises de nerfs. Il y avait d'ailleurs de quoi.

(2) La bombe atomique détruisit complètement environ dix kilomètres carrés du centre de la ville, tuant environ 105.000 personnes sur les 245.000 qui habitaient la ville, presque tout le reste étant d'une manière ou d'une autre blessé ou brûlé. Sur 205 médecins de la ville 197 furent tués, et 1.654 infirmières sur 1.780. 3 hôpitaux sur 46 étaient encore en état de recevoir quelques malades. Sur 79.000 maisons, 68.000 furent détruites ou rendues inhabitables. Quelle horreur !

C'était la première bombe atomique, tombant sur Hiroshima.

9 août 1945.

La grande base aéronavale d'Omura — la plus ancienne, et aussi la plus importante de Kyushiu car ses avions couvraient les chantiers navals de Sasebo et Nagasaki — n'est plus qu'un monceau de ruines.

Le dessin des cinq grandes pistes en étoile ne peut être retrouvé sur l'aérodrome labouré de bombes que par la couleur des cratères. Partout ailleurs ils sont bruns, auréolés de terre rouge — à l'emplacement des pistes ils sont gris, givrés de plaques claires de béton disloqué.

Des carcasses d'avions brûlent — des Zeros, des Norm, des Sally, des Nick au museau fin, des Jack ventrus, des Hellen au profil tourmenté (1)... Fuselages brisés, reins de dural sciés par les balles des avions mitrailleurs, trains d'atterrissage fauchés, viscères noircis de moteurs calcinés, appel pathétique des hélices tordues, plaques figées d'aluminium fondu qui ont rongé l'herbe jaunie sous les ailes effondrées...

Un brouillard de grasse suie de pétrole qui dérive vers la mer drape cet ossuaire d'avions.

Les hangars et les ateliers ont été rasés et leurs débris éparpillés au loin par le souffle des bombes...

La bombe atomique lancée sur Nagasaki, le 9 août à 11 heures du matin fit moins de victimes — 43.000 tués environ. Cette bombe était différente de la première en ce sens que celle d'Hiroshima fut détonnée par une capsule barométrique à une certaine altitude au-dessus de la ville, et la seconde avait un détonateur classique de contact.

(1) Hellen et Sally, bi-moteurs de bombardement. Norm, hydravion amphibie de chasse. Nick, seul chasseur japonais équipé d'un moteur en ligne (Daimler Benz construit sous licence), et Jack, chasseur très rapide, ventru, ressemblant en plus fin au Brewster « Buffalo ».

Pourtant des hommes ont survécu au cataclysme. Ils grouillent, affairés — récupérant des pièces sur les épaves — déterrants des coffres de munitions de leurs caches soigneusement tapissées d'herbes sèches — roulant des barils d'essence entre les incendies...

Dans les fondations béantes de la tour de contrôle, recouvertes de toiles imperméables camouflées, une pièce est aménagée. Dans un angle perce une longue antenne de T. S. F. télescopique, flanquée d'une cheminée improvisée d'où filtre un mince filet de fumée.

Quatre hommes s'y tiennent — silencieux.

Le premier, accroupi avive à coups rapides d'éventail un petit feu de charbon de bois, et surveille la cuisson de boulettes de saumon qu'un second agenouillé sur les marches de l'escalier, roule entre ses doigts.

Par terre, des boîtes vides de conserves de poisson, quelques bouteilles de *saki* entamées, des mégots de cigarettes. Au mur, pendant à des clous, quelques combinaisons de vol tachées d'huile, des casques et des masques à oxygène.

Assis dos à dos sur le rebord d'une table couverte de cartes navales deux autres écoutent la radio de Tokio.

« ...Hiroshima... morts trop nombreux pour être comptés... habitants brûlés vifs dans la rue ou écrasés par l'écroulement des maisons... impossible de distinguer les morts des blessés et encore moins de les identifier... paix honorable... engin nouveau et feu du ciel... paix honorable... paix honorable... (1) »

L'émission est mauvaise, la voix du speaker hachée par

(1) Ce sont là les termes mêmes empruntés au deuxième broadcast de Radio-Tokio annonçant la chute de la bombe atomique sur Hiroshima. Le premier fut diffusé le 8 août à 19 heures et le second à 9 h. 30 le 9 août.

les interférences, mais le sens en est clair. C'est un appel à la capitulation.

L'homme le plus proche étend le bras et ferme le poste, puis se retourne vers son compagnon. Les lèvres serrées, celui-ci joue distraitemment avec son sabre de samouraï — tirant la lame brillante hors du fourreau de laque brune et la renfonçant d'un coup sec de la paume gantée...

Ils sont tous deux en uniforme noir de la marine impériale, au pantalon simplement orné d'un galon brodé de soie noire courant sur la longueur de la couture. Au col du sobre dolman, l'un porte une étoile d'or — c'est le contre-amiral Ugaki commandant la cinquième flotte aérienne. L'autre en porte deux — c'est le vice-amiral Fukada commandant le détachement mobile n° 1 de l'aéronavale (1).

Leurs unités sont maintenant dispersées sans contrôle possible à travers les aérodromes dévastés de l'île de Kyushiu, et ils se sont retrouvés là, dans cet abri, chefs désespérés aux commandements émiettés.

Le moment est venu, et souvent, ces derniers mois, ils en ont froidement discuté en buvant le thé vert. Il ne leur reste plus qu'une sortie honorable...

Se regardant dans les yeux, longuement, sans mot dire, selon l'usage des adieux entre frères d'armes, ils se saluent en se courbant bien bas. Ils échangent ensuite leurs sabres après en avoir baisé la garde d'ivoire, et se saluent encore.

Qu'ils sont loin les temps heureux, où jeunes cadets de la Marine Impériale ils partageaient tous les soirs le monde et l'offraient à leur Empereur !

(1) Ces deux amiraux japonais ne sont pas des personnages imaginaires, et les circonstances de la mission effectuée par eux sont rigoureusement exactes dans tous les détails. Ceux-ci proviennent de documents officiels de la Marine américaine, d'interrogatoires de prisonniers, et des archives de l'Aéronavale impériale japonaise.

Un ordre bref, un coup de pied dans les charbons ardents, expédient en courant dans l'escalier les deux ordonnances...

Bruits de bottes et de course au dehors, des cris...

Les deux amiraux s'assoient à nouveau, face à face cette fois, et la tête basse, les bras croisés ils méditent en silence.

*
**

De tous côtés, sur l'aérodrome, des centaines d'hommes convergent vers la petite route qui mène aux falaises où se dressent au-dessus du vide des palans et des treuils.

Ils dévalent en se bousculant les gradins creusés dans la pierre. Là en bas, les eaux calmes du golfe de Sasebo viennent mourir sur une vaste plage en pente douce.

A coups de balais rapides ils dégagent les quelques centimètres de sable soigneusement ratissé qui dissimulent une longue piste de planches.

Les filets de camouflage qui drapent par endroits les rochers sont arrachés, et découvrent au pied des falaises des cavernes creusées par l'érosion. Jadis les cormorans y jouaient. Maintenant, agrandies à coups de pic et de dynamite par les petits hommes jaunes industriels, elles abritent quelques précieux avions rescapés.

Deux Betty en sortent, péniblement poussés à bras par les hommes qui transpirent. Les roues s'enlisent dans le sable, et le ciel bas, couleur d'orage flotte sur une lourde chaleur d'été, chargée d'électricité...

Les mécaniciens démarrent aussitôt les moteurs. Il n'y a pas de batteries de starter ; ils utilisent un curieux système de cordes enroulées autour des casseroles d'hélice, sur lesquelles trois hommes attelés tirent brusquement. Bien entretenus, les deux Kasei 21 parlent de suite, et soulèvent

des nuages de sable qui érodent la peinture des empennages comme de l'émeri.

Les équipages arrivent. Les pilotes encombrés dans leurs pelisses en peau de mouton, portent l'un et l'autre des lunettes aux verres épais de myopes.

Un tracteur lilliputien émerge d'un tunnel, traînant deux remorques. Sur chacune un Jinraï, soigneusement couché sur un berceau capitonné. Les armuriers apportent sur des chariots les cylindres contenant une tonne de T. N. T. chacun, et à l'aide d'un palan monté sur le tracteur mettent les charges en place dans le nez des engins. Les cinq détonateurs sont soigneusement vissés et l'ensemble est recouvert d'un capotage aérodynamique.

L'huile des moteurs est chaude, et ils sont stoppés. Les Jinraï sont glissés entre les jambes du train d'atterrissage sous le ventre des Betty.

Tout est prêt, et sur la place il y a peut-être un millier d'hommes entourant les avions, les yeux fixés sur l'escalier taillé dans la falaise.

Les amiraux Ugaki et Fukada en descendent lentement les marches. Ugaki a enfilé sur son uniforme une longue robe blanche dont les larges manches sont relevées jusqu'au coude. Dans le dos, une fleur de cerisier rose à cinq pétales est brodée — la même fleur est peinte sur le fuselage des deux Jinraï. Fukada a simplement jeté sur ses épaules une sorte de camail blanc, et serre des deux mains contre sa poitrine, un sabre de samouraï...

Il est exactement 11 h. 02.

Tous, les bras croisés se courbent bien bas pour saluer les deux officiers, et à ce même instant un éclair fulgurant déchire le ciel — si puissant que les nuages vibrent encore de lumière longtemps après.

Devant ces hommes épouvantés redressés d'un bond, enfonçant leurs pieds dans le sable, s'élève de l'autre côté

de la baie, derrière les collines vertes un prodigieux pilier de flammes. Large comme une montagne, il fuse droit dans le ciel.

Et ils savent qu'au pied de cette trombe éblouissante qui monte en arrachant des bouillons de vapeurs blanches et roses, il y a Nagasaki.

Quatre coups de tonnerre, inhumains, roulent d'une colline à l'autre comme un tremblement de terre... des pierres se détachent de la falaise.

Comme un grand coup d'éventail, une bourrasque amortie pourtant par la distance, froisse et fouette d'un seul élan des bandes d'écume sur la baie...

Têtes toujours renouvelées d'un monstre, des bulles de feu énormes s'épanouissent et poussées par le jet de flammes montent se perdre dans les nuages effervescents. Et d'autres encore naissent, se gonflent, se poussent à la suite...

Le ciel sombre pèse maintenant comme un bloc de plomb, sauf là-bas où il est soulevé par la monstrueuse aurore boréale des incendies de Nagasaki.

Tout a été si rapide, si irréel, que tous sont figés sur place — et le resteraient indéfiniment, pétrifiés d'horreur. Mais un coup de sifflet anime les groupes, et les hommes reprennent vite leurs postes, tournant quand même à chaque pas leur visage vers le sud...

Après une dernière accolade, les amiraux, aidés par les mécaniciens respectueux, s'installent dans les étroites cabines des Jinraï. Ils se serrent dans les bretelles des harnais de sécurité, et les carapaces transparentes sont soigneusement verrouillées sur leurs têtes.

Deux crochets sont introduits dans les anneaux qui flanquent la cabine et les treuils remontent par saccades la torpille volante et la collent au fuselage où elle est maintenue rigidement en place par quatre raidisseurs d'acier.

Ugaki enfermé dans son cercueil d'aluminium et de plexi-glass poli — déjà séparé des hommes et de la terre — est dans l'obscurité car la cabine du Jinraï s'enclasse étroitement dans la soute à bombes du bi-moteur. Les deux minces gouvernails de l'engin, comme des mains, s'appliquent au ventre rond et froid du Betty. Les voix au dehors, assourdies au travers des parois sont d'un autre monde, et seuls ses nerfs perçoivent l'enchaînement des opérations du départ.

Il sent les secousses qui se répercutent dans le fuselage quand l'équipage monte à bord.

L'ouverture de la porte éclaire un instant la soute à bombes où les fils et les tuyauteries de cuivre se croisent et s'entre-croisent comme des entrailles collées à la cage thoracique de formes et de lisses de dural rivetées...

Tremblement des moteurs qui démarrent — vibration sonore du barbelage des antennes de radar au diapason des tours d'hélice.

En appuyant sa joue contre le plexi moulé, Ugaki peut glisser un regard vers le bas. Il ne voit que les planches et le sol qui oscille au gré des flexions souples des amortisseurs du train d'atterrissage.

Grincement d'un coup de frein, puis un autre pour s'aligner dans l'axe. Les spasmes des moteurs au ralenti sont enfin emportés par le cyclone des trois mille chevaux et le Betty s'ébranle.

Comme il est suspendu un peu en arrière du centre de gravité, il sent — amplifiés — les coups de pied au palonnier du pilote qui corrige les embardées. Des jets de sable crissent sur les embryons du Jinraï...

Le décollage est lent, vent de travers. L'avion saute sur un pneu à cloche-pied, en rebonds maladroits. Un instant Ugaki est inquiet — non pas pour lui, car il n'est déjà plus, mais pour la signification de sa mort. L'accident

maintenant, ce serait la mission échouée et le sacrifice inutile.

Les cahots cessent — tangage ivre de l'appareil qui cherche son assiette. Impression d'enfoncement quand l'air se dérobe sous les volets qui se relèvent.

Tremblement des roues qui s'escamotent tournant encore, et l'avion libéré amorce les mouvements de lacets du vol. Les tôles minces frémissent sous la fuite de l'air...

Maintenant c'est l'attente. Dans une cent cinquantaine de minutes il verra s'allumer le voyant vert — prépare-toi ! — puis le voyant rouge clignotera à son tour, et face à l'ennemi il sera largué. Jusqu'à ce moment, il restera crispé, isolé, face à face avec ses pensées.

Seules les aiguilles phosphorescentes de son chronomètre, lentes, désespérément lentes, lui parlent du monde extérieur...

Il est 11 h. 50 — décollant d'un des trois terrains de Kumamoto, deux *Saiun* (1) ont dû rejoindre les deux Betty. Ils appartiennent à la dix-huitième flottille, et portent chacun une torpille de 22 pouces. Qui les pilote ? — les officiers ont dû jouer aux dés l'honneur de participer à cette mission.

Midi. — Les archipels de Hondo, dentelles de basalte semées sur la mer de Chine, où les jonques multicolores et les sampans aux voiles de paille des pêcheurs glissent dans la lumière des eaux claires.

— Regret poignant de la vie, vite maîtrisé...

12 h. 10. — Ce doit être la baie de Kagoshima aux sables mouvants striés de palissades où s'accrochent les huîtres perlières patiemment cultivées. Eaux sales et jaunes où

(1) Le *Saiun* — nom de code allié « Myrt » — était le Nakajima C6 N¹ triplace rapide de reconnaissance et torpillage (Aéronavale). *Saiun* signifie « le nuage multicolore ».

nagent les raies géantes enfantées par les diables de la Mer.

12 h. 15. — Au-dessus de l'aérodrome de Kanoya, tournoyant comme des vautours dans les ascendances, l'escorte de chasseurs Shidden (1) grimpe pour les rejoindre et les protéger jusqu'à Okinawa. Combien d'avions intacts ont-ils réussi à réunir ? — douze peut-être...

Bientôt deux heures interminables de vol. La crampe qui se noue dans les cuisses. L'oxygène qu'il faut économiser car la réserve n'est pas grande et il n'y a presque plus de pression — les machines manquaient à Omura pour recharger les bouteilles après le bombardement.

Le froid, aussi, au travers de l'uniforme de drap mince.

Plus rien à voir vers le bas. L'éblouissement du soleil sur la mer efface tout.

L'avion porteur, entravé par la résistance parasite du Jinraï, s'essouffle. Ugaki sent à son balancement amorti que le plafond est atteint — environ 7.000 mètres... les moteurs donnent leur maximum, mais les fréquences sonores haletantes, douloureuses aux oreilles, indiquent que le pilote a du mal à les synchroniser.

13 h. 40. — Feu vert.

Pieds affermis sur le palonnier, une main tenant fermement le manche et l'autre sur la roue de compensation des gouvernes, tout le corps est tendu en avant.

Qu'y a-t-il dans cette tête rasée, sous ce casque de cuir noir ?

— De la haine ? — une rage froide ? — l'angoisse de l'inconnu ?

Probablement le vide volontaire. Ces pensées qui sont toute notre vie à nous, sont accessoires pour lui, centrifugées au loin par le mécanisme de l'acte qui reste à accomplir...

(1) Le *Shidden* — nom de code allié « Georges » — était le Kawnishî Ni-K₂ monoplace de chasse. *Shiden* signifie « l'éclair violet ».

13 h. 41. — ROUGE !

Chute dans le vide — claquement des raidisseurs qui sautent... éblouissante lumière du ciel pur.

Abattée violente de l'engin qui pique aussitôt du nez, entraîné par sa lourde charge d'explosifs...

Un gauchissement à droite et à gauche pour tâter les commandes — le Jinraï est affreusement instable.

Un coup d'œil au sommaire tableau de bord

— indicateur de vitesse : 580 kilomètres à l'heure...

— altimètre : 7.100 mètres...

— indicateur de niveau : queue haute...

— compas : sud...

A gauche, le boîtier de sélection des cinq moteurs fusée — deux sous les ailes, trois dans le fuselage.

Puis en face, entre les deux yeux, peinte en rouge, la poignée d'armement qu'il tire à lui d'un coup sec — les détonateurs enfouis dans la charge mortelle de Trinitro Anisol sont armés...

Une pression du pouce sur le bouton qui couronne le manche, et les fusées d'ailes s'allument.

Ugaki est collé à son siège, les reins pliés par l'accélération foudroyante.

850 kilomètres à l'heure — mais déjà presque mille mètres de précieuse altitude perdus...

Un coup d'œil circulaire. Loin déjà les Betty font demi-tour. Les deux Saïun piquent à la verticale emboîtés dans la formation des Shidden.

Dessous, le demi-cercle des destroyers du dispositif-radar d'alerte — fines aiguilles claires sur la mer bleue — et plus loin, droit devant, Okinawa !

L'île maudite flotte comme le cadavre noyé d'un monstre marin, dont seule l'échine maigre de saurien émerge, couturée de cicatrices rectilignes dessinées par les huit pistes de décollage américaines...

Tout au bout, se dresse le mont Kuribare au sombre cratère béant, dominant la baie de Bruckner qui grouille de navires.

Le bruit déchirant des fusées a alerté les batteries de la Shima, mais la torpille vole si vite que les éclatements de D. C. A. surgissent loin derrière la traînée de feu.

Un peu à gauche, accompagné de flocons noirs de 40 mm. et de flocons blancs de 20 mm., le Jinraï de Fukada fonce comme un météore sur la rade de Kyukyu...

Derrière, fines taches cruciformes, les deux Saïun suivent, rapides, au ras de l'eau.

Une première explosion — touché — puis une gerbe d'eau près d'un Liberty Ship — manqué...

Déjà l'amiral Ugaki survole l'île. Ce n'est qu'une écorce minérale calcinée, entaillée par les zigzags des tranchées, tatouée de trous de bombes si rapprochés qu'ils se chevauchent et se sont comblés mutuellement.

Plus un arbre — plus une tache de verdure...

Les bull-dozers poussant leurs socs de charrue bouchent les entrées des abris souterrains où des compagnies entières de soldats japonais ont été carbonisées par les lance-flammes...

Déjà les pots fumigènes plantés sur le rivage commencent à vomir un dense écran protecteur que le vent violent étire et effiloche au-dessus de la baie de Bruckner. Mais il est trop tard, et la flotte ancrée qui s'illumine des départs de D. C. A., tend au-dessus d'elle un bouclier d'explosifs et d'acier.

Le Jinraï qui n'est plus qu'à quinze cents mètres d'altitude rase les flancs du Kuribare où sont toujours accrochées aux coulées de lave, des carcasses de chars Sherman.

Voilà finalement l'objectif.

La rade est frangée de coques éventrées jetées à la côte — œuvre des *Kamikases*.

Les Liberty Ships et les transports de troupes sont liés par les sillages blancs des chalands de débarquement...

— Vite une belle cible digne du sacrifice !

Les croiseurs aux cheminées grêles ?

Les navires de ligne *South Dakota* au mouillage ? — il y en a trois au mouillage, puissants, largement assis sur leurs bulges blindés...

Enfin ! Les porte-avions, trapus, carrés, aux superstructures dissymétriques.

Ugaki a choisi.

Il déclenche le rugissement des trois dernières fusées, et à mille kilomètres à l'heure, comme une comète traînant sa queue de feu, le *Jinrai* se dirige vers le plus grand des porte-avions...

L'anneau d'acier du collimateur rudimentaire ceinture l'échafaudage de passerelles et de plates-formes flanquant le pont d'envol...

L'engin est si rapide, qu'il ne voit des navires qu'il frôle en trombe que la rangée d'éclairs des batteries de D. C. A. Il se glisse dans un tunnel de balles traceuses et passe entre une double haie de geysers qui hachent la mer.

Ugaki rase maintenant les vagues à moins d'un mètre, et la masse grise qui grandit énorme, le surplombe — plus que quelques mètres — des hommes aux maillots multicolores qui courent — le jet convergent d'obus tirés à bout portant par les quarante tubes de 20 mm. — les lignes de rivets sur la coque souillée — une bouche d'évacuation qui crache juste devant lui...

Il se raidit et hurle BANZAI !...

Et, devant le soleil de la mort, Ugaki n'a pas baissé les yeux.

A la vitesse de presque trois cents mètres à la seconde, le bolide a perforé la coque et a explosé dans le hangar n° 2 du *Savo Island*.

La déflagration a pilé littéralement, écrasé les uns contre les autres les vingt avions qu'il contenait, déchiquetant les hommes qui travaillaient. Un flot d'essence enflammée noya le tout...

Heureusement l'ascenseur des avions était descendu, et les gaz sous pression qui auraient désarticulé le navire, s'échappèrent par l'ouverture béante.

Les pompes inondèrent de mousse carbonique le hangar en feu, et sauvèrent le porte-avions.

Il y eut trente-neuf tués, et partout dans les coursives des hommes furent assommés par le choc.

L'incendie éteint, on ne retrouva du Jinraï et de son pilote que l'hélice de bronze du revolver de percussion, quelques tôles mâchées et un sabre de samouraï — dans le fourreau tordu, écaillé, la lame était intacte...

Pendant que se déroulait ce drame, les douze Shidden avaient couvert fidèlement les deux Saïun dans leur ultime piqué. Après ils étaient remontés plein gaz pour se faire coiffer aussitôt par trente P.51 auxquels vinrent se joindre vingt-quatre P.47.

Cinquante-quatre contre douze ! Comme la roue du destin a tourné depuis Bataan !...

Grâce à leur supérieure maniabilité quatre Shidden réussirent à se dégager tandis que les autres succombaient sous le nombre.

Les quatre survivants plus rapides que les P.51 se reformèrent au-dessus de la mer, et en patrouille de parade, aile dans l'aile, foncèrent sur un gros cargo qui manœuvrait pour rentrer dans la rade de Kyukyu...

La D. C. A. américaine ne tira pas, croyant qu'il s'agissait de quatre P.47 auxquels les Shidden ressemblaient.

Les 2.500 tonnes d'explosifs que transportait le navire dans ses cales provoquèrent un véritable raz de marée...

Ainsi se termina la dernière mission *Kamikase* de la guerre.

Le lendemain, l'agence Domeï annonçait par la radio que le Japon déposait les armes selon les termes de Potsdam avec la réserve concernant l'autorité spirituelle de l'Empereur.

Le 15 août, le Président Truman confirmait officiellement la fin des hostilités.

Plus encore que par la bombe atomique, les Japonais avaient surtout été écrasés par l'aviation américaine — de l'Armée et de la Marine — dans le Pacifique.

Les forces aériennes américaines, pratiquement détruites par l'assaut initial s'étaient vite reconstituées. L'*U. S. Army Air Force* s'élevait au 1^{er} janvier 1943 à 1.622 avions de combat et 91.600 hommes dans le Pacifique. En 1944 ce chiffre était de 3.174 avions et 245.077 hommes. Au 1^{er} janvier 1945 elle avait 4.911 avions et 402.406 hommes pour arriver finalement au 1^{er} août 1945 à 7.260 avions et 467.957 hommes.

L'Aéronavale du Pacifique passa en quatre ans de 127 avions au 10 décembre 1941 à 14.648 avions au 1^{er} août 1945.

L'aviation japonaise avait 2.520 avions de première ligne et 78.500 hommes en janvier 1942 — 3.200 avions et 84.500 hommes en janvier 1943 — 4.050 avions et 117.000 hommes en janvier 1944 — 4.150 avions et 184.250 hommes en janvier 1945 — finalement, au jour de l'Armistice, il lui restait 4.600 avions de première ligne, plus environ 5.000 avions modifiés pour les opérations *Kamikase*.

Le général Kawabe, directeur au Grand Etat-Major impérial des opérations *Kamikase* devait déclarer aux commissions d'enquête américaines :

« Nous ne voulons pas que vous décriviez les tactiques *Kamikase* sous le nom d'attaques-suicides.

« Le pilote qui partait en mission se considérait lui-même comme une bombe qui allait détruire une unité de la flotte ennemie de son Pays. C'était glorieux pour lui.

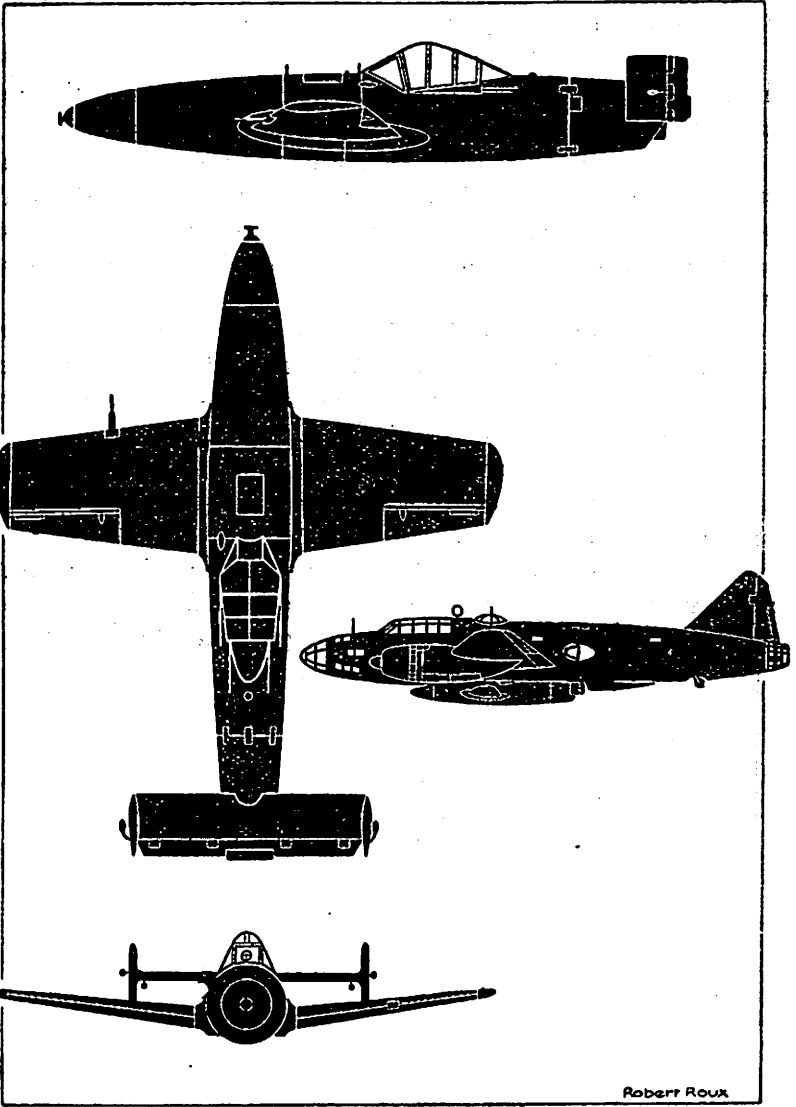
« Je ne pense pas que ces méthodes nous aient menés spécialement à la défaite. Jusqu'au bout nous avons cru que nous pourrions équilibrer votre force matérielle et scientifique, par nos convictions spirituelles et nos forces morales.

« Quelle que puisse être la façon dont vous considérez les *Kamikases*, soyez sûr que tous ces pilotes sont morts heureux, dans la ferme conviction que leur sacrifice était un pas de plus vers la victoire de l'Empereur. »

Que répondre à une pareille déclaration — profondément émouvante — contre laquelle s'émousse notre compréhension d'Européen ?

Mais cependant, le 9 août les amiraux Ugaki et Fukada ne mouraient pas pour la victoire. C'était à la défaite qu'ils ne voulaient pas survivre, et alors, pour la première fois, leur geste était enfin à notre portée.

LE JINRAÏ-BAKA



Robert Roux

NOTE SUR LE JINRAÏ-BAKA

Aux deux bouts de la terre, la disproportion des forces et l'ombre grandissante de la défaite devaient pousser les ingénieurs allemands et japonais à des recherches désespérées sur des engins défensifs.

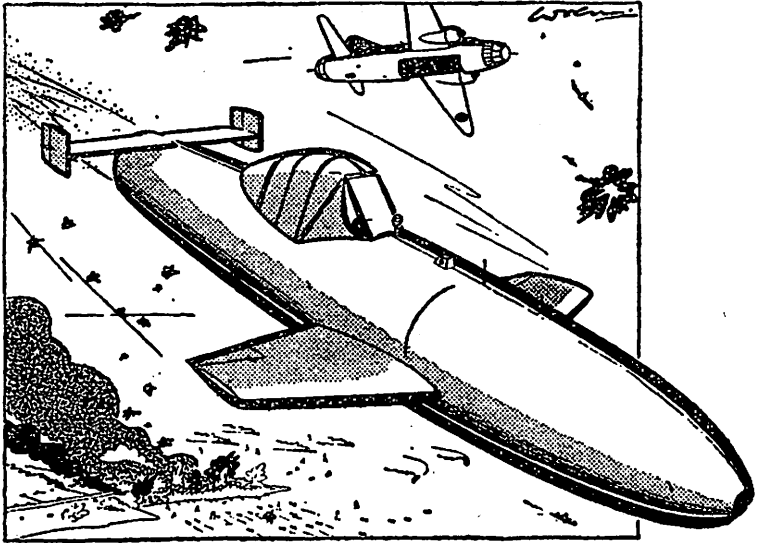
Le problème allemand consistait à stopper par tous les moyens les bombardiers lourds de la R. A. F. et de l'U. S. Air Force. Heinkel, Messerschmitt, Junkers et Bachem soumièrent des projets. Celui de Bachem fut retenu.

La solution choisie par la Luftwaffe nous semble, même encore aujourd'hui, tellement extraordinaire, que l'examen de l'engin ainsi créé donne à tout pilote normalement constitué un grand froid le long de l'échine.

C'était l'intercepteur BP Natter — « la Vipère ».

D'une longueur de cinq mètres, d'une envergure de trois mètres et demi, sa surface portante était de six mètres carrés. Propulsé par une fusée Walter HWK 509 développant mille sept cents kilos de poussée pendant quatre minutes, le Natter pouvait atteindre en grim pant à la verticale une vitesse de huit cents kilomètres à l'heure et, rétablissant en palier, mille kilomètres à l'heure.

Une fois le pilote attaché dans la cabine minuscule, l'engin était installé sur une catapulte verticale déclanchée par deux fusées à poudre. Quand les bombardiers ennemis



[« Aeroplane » copyright

It seems that Heinrich Hun
Is not the only one
To exercise a most ingenious brain—
From Iwo to Osaka
Johnny Jap is using BAKA—
For heaven's sake, boys—here we go again !

Le sens de l'humour britannique permit aux Anglais de résister mieux aux Bakas que les Américains qui les avaient pris au tragique.

Les marins de la division navale anglaise — la plus éprouvée par les Kamikases — se répétaient les vers de Wren sur le Baka, et son dessin était affiché dans tous les carrés...

se trouvaient à quelques kilomètres du poste de lancement, le Natter était catapulté. Le pilote se trouvait à portée de tir en quelques secondes, il ajustait rapidement une Forteresse Volante, larguait en une salve les vingt fusées R4M logées dans le nez de l'engin, pulvérisait en principe son adversaire, puis appuyait sur un bouton qui détonait deux charges explosives. Le Natter se brisait en deux tronçons, le pilote était éjecté au bout d'un parachute, ainsi que la fusée Walter, équipée également d'un parachute automatique, qui pouvait ainsi être récupérée.

C'était assez affolant.

Le premier pilote d'essai — comment diable pouvaient-ils trouver des volontaires pour manier ces élucubrations ? — ne résista pas à l'accélération et l'engin fit un looping au départ et percuta à 1.000 kilomètres à l'heure. On lui fit, selon l'expression en honneur chez les pilotes de chasse « des obsèques synthétiques »...

Le second fut bien lancé, mais ne put se dégager et fut également tué, ainsi que le troisième. Heureusement pour le quatrième, l'armistice arriva.

Une dizaine de Natters furent capturés achevés par les Alliés, et aux Etats-Unis, au centre d'essai de Muroc, les autorités américaines voulurent obliger deux pilotes d'essai allemands, prisonniers, à répéter l'expérience. Comme on peut l'imaginer, ils refusèrent poliment, et tous les arguments — depuis la persuasion amicale, les promesses, en passant par l'amour-propre national et en finissant par des menaces de travaux forcés — échouèrent. Cela se comprend aisément d'ailleurs.

Un Natter radio-guidé fut lancé, s'échappa du contrôle et s'écrasa chez un pharmacien de Las Vegas. Les habitants de la ville et la presse protestèrent énergiquement, et ce fut la fin de l'expérience Bachem...

Pendant ce temps, à l'autre extrémité du globe, les Japonais se lançaient dans la construction d'un appareil encore plus ahurissant à nos yeux civilisés et prudents. Leur problème était différent il est vrai, car il s'agissait de stopper la marine américaine et de l'empêcher de s'approcher des côtes japonaises. Il était plus facile d'envisager de descendre une Forteresse Volante que de couler un cuirassé de 45.000 tonnes ! Il fallait recourir aux moyens extrêmes.

Après avoir utilisé dans des missions Kamikases des avions classiques munis de bombes, il était logique — si l'on peut ainsi s'exprimer — de pousser la chose jusqu'au bout et de construire des engins spéciaux encore mieux adaptés à ce sport effrayant. C'est ainsi que le capitaine de corvette Niki dessina le Jinraï — « coup de tonnerre » — bombe volante pilotée que les Américains appelèrent Baka, c'est-à-dire « le fou ». Et c'était bien une folie, mais très soigneusement étudiée...

A première vue le Jinraï était un avion à réaction en miniature, de construction entièrement métallique, aile basse, double dérive, avec posée sur la coque une cabine transparente semblable en tous points à celle du Zero. Mais le fuselage cylindrique long de six mètres contenait dans le nez mille kilos de T. N. T. Cette charge était mise à feu par cinq détonateurs — un automatique à hélice en tête, et quatre détonateurs à inertie dans la masse — que le pilote armait lui-même après le largage de l'avion gigogne.

Les petites ailes du Jinraï — cinq mètres d'envergure — et la capacité des cinq fusées qui le propulsaient, ne lui permettaient de franchir par ses propres moyens qu'environ soixante-dix kilomètres. Il était donc amené à pied d'œuvre sous le ventre d'un bi-moteur Betty qui le larguait à sept ou huit mille mètres d'altitude.

Une fois enfermé dans l'engin hissé à demi dans la soute

à bombes du Betty le pilote n'avait aucune possibilité de sortir ou de changer d'avis.

Pour contrôler ce petit bolide qui atteignait mille kilomètres à l'heure en piqué de 5°, avec l'allumage simultané de trois fusées, le pilote ne disposait que de quatre instruments de bord — un indicateur de vitesse, un altimètre, un indicateur de niveau pour maintenir l'angle de plané et un compas.

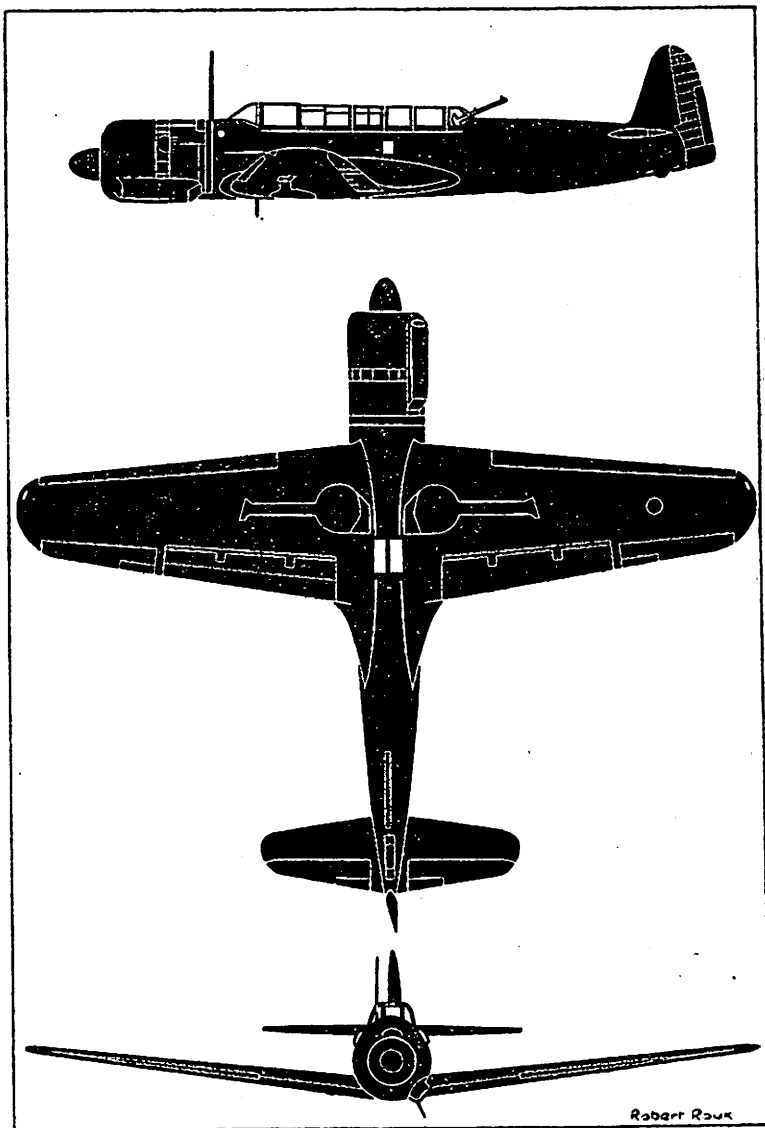
Les surfaces de commande très réduites et à prise directe exigeaient une grande force musculaire pour manœuvrer cet engin instable à grande vitesse. Comme d'un autre côté le pilote n'avait qu'environ cinq minutes entre le largage et la percussion dans l'objectif pour prendre l'appareil en main, le Jinraï ne pouvait être confié qu'à des pilotes expérimentés. Les derniers dix kilomètres de la trajectoire étaient en particulier parcourus à une vitesse approchant celle du son, et les phénomènes de vitesses critiques compliquaient encore leur tâche.

Les trois cents premiers Bakas construits furent entreposés dans les hangars souterrains d'Okinawa, et les Japonais surpris par le débarquement américain ne purent ni les utiliser ni les évacuer — heureusement pour la U. S. Navy !

La construction continua à Kyushiu, mais les jours passaient vite et la fin approchait. Environ cent cinquante Bakas seulement furent utilisés, avec une proportion assez maigre de touchés — 30 % environ.

Le prototype d'un Baka pouvant décoller par ses propres moyens grâce à deux fusées Walter et cinq fusées à explosif solides fut retrouvé au dépôt naval de Yokusoka.

LE SAIÛN-MYRT



NOTE SUR LE SAÏUN-MYRT

Le Saïun — nom de code américain « Myrt » — était un développement de la formule monomoteur multiplace rapide embarqué sur porte-avions dans laquelle s'était spécialisée la firme Nakajima.

Le Saïun — Nakajima CB N1 — était un perfectionnement des avions Kate et Jill qui avaient remporté comme avions torpilleurs bien des succès au cours des combats de Guadalcanal et de Midway.

Myrt, à cause de sa vitesse et de son très grand rayon d'action, fut également utilisé comme avion de reconnaissance navale lointaine. Monomoteur aile basse, métallique, classique et pur de formes, il logeait son équipage dans une longue cabine vitrée et pouvait emporter trois appareils de photo — un vertical entre les alvéoles des deux roues du train d'atterrissage, et deux caméras obliques au droit du bord de fuite de l'aile.

Myrt était triplace, armé de deux mitrailleuses tirant vers l'arrière pour les missions de reconnaissance et biplace pour les missions de torpillage. La torpille de vingt et un pouces était accrochée sous le ventre.

Son moteur en double étoile Nakajima Homaré 21 de dix-huit cylindres développait deux mille chevaux transmis par une hélice quadriplace à vitesse constante.

Myrt qui avait 12 m. 50 d'envergure et 11 m. 10 de lon-

gueur pesait seulement trois tonnes et demie à vide — presque six tonnes en charge avec de l'essence pour cinq mille kilomètres de vol — et sa vitesse à cinq mille mètres d'altitude était de six cent trente kilomètres à l'heure. Comme le Grumman Wildcat n'en faisait que cinq cent neuf et le Hellcat six cent dix, les chasseurs embarqués américains ne pouvaient pratiquement pas le rattraper.

Le Saïun — « le nuage multicolore » — était donc un avion très réussi, et, monté par un bon équipage, efficace.

NOTE SUR LE SHIDDEN-GEORGES

Le Shidden, l'« éclair violet » — nom de code américain « Georges » était le contemporain du Saïun, ayant été aussi mis en service sur la fin de l'année 1944.

C'était le plus moderne des chasseurs japonais et il remplaçait progressivement le Zero dans les formations de chasse.

Construit par Kawanishi, sa production en série fut handicapée par le terrible bombardement de Kobé en janvier 1945, au cours duquel les usines de Naruo Hygoken Moko-gun où se faisait le montage du Georges furent détruites.

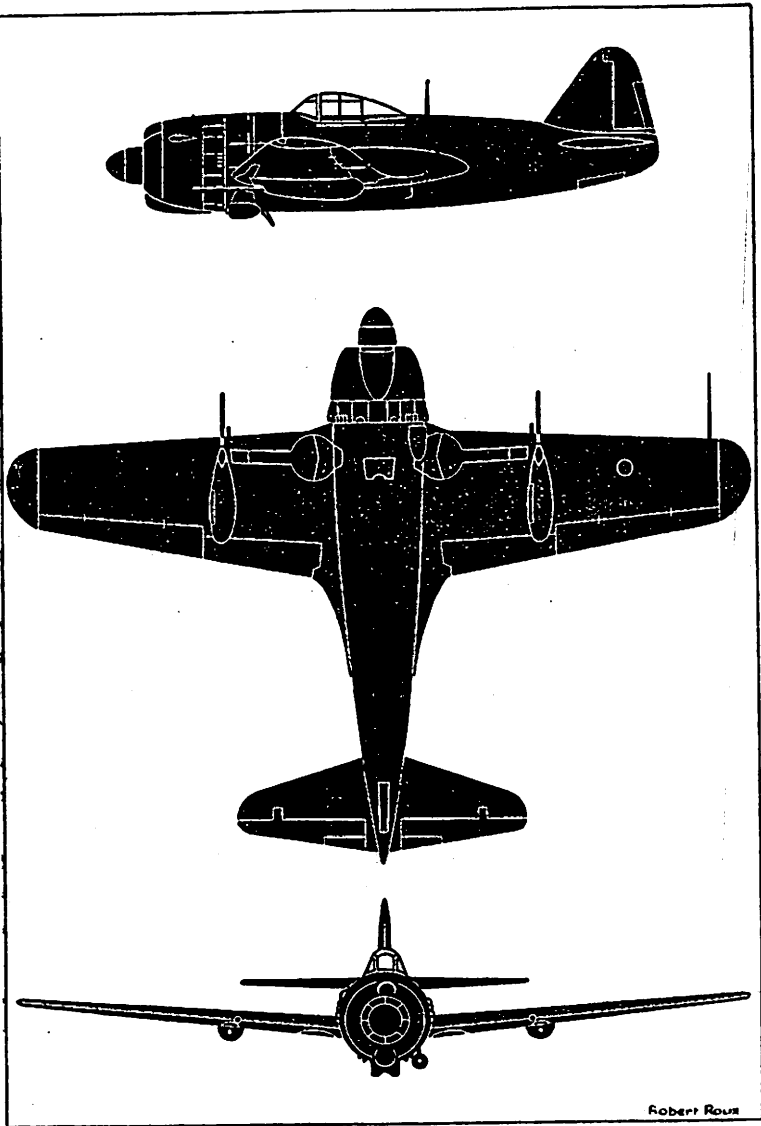
Ce fut heureux pour les Alliés car c'était un avion redoutable, avec ses quatre canons de 20 mm. dans les ailes, ses deux mitrailleuses synchronisées, sa vitesse ascensionnelle de mille trois cents mètres à la minute et ses six cent quatre-vingts kilomètres à l'heure à six mille mètres d'altitude.

Pesant deux tonnes et demie à vide, il avait un rayon de virage très réduit — 360° en dix secondes — tout comme son prédécesseur le Zero, et pourtant il était enfin raisonnablement blindé et ses réservoirs protégés.

Son moteur était un Homaré 21, dix-huit cylindres à double étoile, compresseur à deux vitesses et hélice quadripale.

Il avait douze mètres d'envergure et 9 m. 07 de longueur, donc une surface portante très confortable et une basse,

LE SHIDDEN-GEORGES



Robert Rous

ridiculement basse, charge alaire, gage d'une parfaite maniabilité.

Contrairement au Zero, Georges était un chasseur terrestre, non équipé pour l'appontage sur porte-avions. Ce détail montre combien la situation avait évolué pour le Japon depuis 1942. Menant alors l'offensive loin de l'ennemi, tambour battant, les Japonais n'avaient que des chasseurs de porte-avions. En 1944, l'étau des task-forces aéronavales américaines se resserrant et les bombardements du territoire métropolitain se faisant plus terribles, il fallait se défendre en partant des propres aérodromes japonais.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	7
CHAPITRE I. — Le prélude. Le 12 mai 1940 à Maëstricht	13
— II. — Bataan. « Pas assez, trop tard. »	25
Pearl Harbour	27
Note sur le Zero	59
— III. — Une journée à Malte 1942	71
— IV. — L'Amiral Yamamoto	103
Note sur le Lockheed « Lightning » P. 38	128
— V. — Le Colonel Pijaud	135
— VI. — Tempête sur Varsovie	155
— VII. — Le Crépuscule des Dieux... ..	173
Note sur le Messerschmitt 262	191
— VIII. — Max Guedj	195
Note sur le Mosquito	225
— IX. — Sous le signe du vent Divin	233
Note sur le Jinraï-Baka	261
Note sur le Saïun-Myrt	267
Note sur le Shidden-Georges	269

IMPRIMERIE DE LAGNY
EMMANUEL GREVIN ET FILS
..... 2-1960

Dépôt légal : 2^e trimestre 1954.
Flammarion et C^o, éditeurs (N^o 4031). — N^o d'Imp. 6107.

COLLECTION " L'AVENTURE VÉCUE "

Volumes in-8°, illustrés d'héliogravures, sous jaquettes en couleurs

**Les Carnets de
René Mouchotte. 1940 - 1943**

**GEORGES AUBIN
L'empreinte de la voile**

**M. A. AZÉMA
La conquête du Fitz-Roy**

**PAUL BRICKHILL
Les briseurs de barrages
Bader, vainqueur du ciel**

**MICHEL BRUN
Le destin tragique
du Tahiti-Nui**

**PIERRE CLOSTERMANN
Le grand cirque
Feux du ciel**

**ADRIEN DANSETTE
Leclerc**

**ANDRÉ DEMAISON
Le grand livre des bêtes
dites sauvages**

**GUY DES CARS
L'officier sans nom**

**JACQUES DIETERLEN
Le chemineau de la montagne**

**ESCARRA, DE SEGOGNE
NELTNER et CHARIGNON
Karakoram**

**JEAN D'ESME
Bournazel, l'Homme rouge**

**RENÉ FERLET et GUY POULET
Victoire sur l'Aconcagua**

**Cdt BERNARD FRANK
Corsaires du XX^e siècle**

**ROGER FRISON-ROCHE
L'appel du Hoggar**

**J. J. LANGUEPIN
Himalaya, passion cruelle**

**J.-Y. LE TOUMELIN
Kurun, autour du monde
Kurun aux Antilles**

**BERNARD MOITESSIER
Un vagabond des mers du Sud**

**ÉDOUARD PEISSON
Les rescapés du Nevada**

**JOSEPH PEYRÉ
La Légende du gommier Saïd**

**MARIE-LOUISE
PLOVIER-CHAPELLE
Une femme et la montagne**

**RENÉ PUGET
10.000 heures de vol**

**VICE-AMIRAL
PIERRE-JEAN RONARC'H
L'évasion du Jean Bart,
Juin 1940**

**BERNARD SIMIOT
De Lattre**

**FRANK THIESS
Tsoushima**

**ERNST UDET
Ma vie et mes vols**

**ANNIE VAN DE WIELE
Pénélope était du voyage**

**JACQUES WEYGAND
Légionnaire
Gommier de l'Atlas**