

GEORGES BLOND

LES PRINCES DU CIEL



Self

LES PRINCES DU CIEL

par Georges BLOND

Dans *Les Princes du Ciel*, Georges Blond a reconstitué, à l'aide de nombreux documents et témoignages, les actions dramatiques au cours desquelles les aviateurs les plus illustres de tous les pays belligérants ont combattu les uns contre les autres, ou contre les troupes et les navires ennemis. Ces combattants de l'air ne songeaient généralement pas à cacher l'estime qu'ils éprouvaient pour leurs adversaires.

Georges Blond nous fait assister ici aux épisodes les plus sensationnels vécus par les grands as de l'aviation.

Nous participons aux combats tragiques et inégaux livrés dans le ciel de France en 1940, par Marin La Meslée, Accart et tant d'autres. Avec John Cunningham, l'as des « pilotes aux yeux de chats », nous partons à l'attaque des bombardiers dans les hauteurs du ciel nocturne au-dessus de Londres.

L'héroïque Français, Jean Mari-dor, nous entraîne à sa suite dans la chasse aux V 1, sport de guerre extraordinaire et mortellement dangereux. Le grand pilote canadien, Beurling, nous fait revivre l'enfer de Malte, l'île la plus bombardée du monde, au-dessus de laquelle les batailles aériennes se succédaient presque sans interruption. Et nous accompagnons Buscaglia et Seidel, as des avions torpilleurs italiens, dans leurs attaques au ras des flots contre les forces navales britanniques en Méditerranée.

A Yves Roger
à qui ce livre est tant
hommage impitoyable et très sympathique
de son vivant

LES PRINCES
DU CIEL

DU MEME AUTEUR

L'ÉPOPÉE SILENCIEUSE (Grasset).
LE SURVIVANT DU PACIFIQUE (Fayard).
CONVOIS VERS L'U.R.S.S. (Fayard).
LE DÉBARQUEMENT (Fayard).

Romans

L'AMOUR N'EST QU'UN PLAISIR (Fayard).
JOURNAL D'UN IMPRUDENT (Fayard).
PROMÉTHÉE DÉLIVRÉ (Fayard).
LE JOUR SE LÈVE À L'OUEST (Nouvelles Editions Latines).
MARY MARNER (André Bonne, Paris; Cercle du Livre Français, New-York).
L'ÎLE DE LA DÉESSE (Fayard; Cercle du Livre Français, New-York; Ed. Mc Millan, New-York).

Nouvelles

LA BEAUTÉ MORTE (Nouvelles Editions Latines).

GEORGES BLOND

LES PRINCES
DU CIEL

Société Nouvelle

DES

ÉDITIONS SELF

A PARIS, 20, PLACE DAUPHINE

I

VICTOIRES SANS ESPOIR

LE 23 novembre 1939 à midi, un monoplace de chasse Curtiss à cocardes françaises décolla du terrain de Suippes et prit de l'altitude, se dirigeant vers le Nord-Est. A 2.000 mètres, l'avion sortit complètement de la légère brume automnale; au-dessus, le ciel apparut bleu éblouissant.

A 4.000 mètres, le pilote ajusta son inhalateur à oxygène. Son visage cessa alors complètement de ressembler à un visage humain. Une tête d'insecte monstrueux et anonyme, voilà ce qu'aurait pu voir, à travers le rhodoïd convexe de l'habitacle, un observateur aérien, par exemple un autre pilote volant tout près. Un crâne de cuir, deux hublots à la place des yeux; au-dessous, une face de caoutchouc pourvue d'une affreuse trompe annelée.

L'insecte pencha sa tête étrange pour regarder sa cuisse. Sur cette cuisse, il y avait une carte au 500.000^e, fixée par un morceau de chambre à air.

« Varennes-en-Argonne. Tout va bien. Tiens, mais je

Copyright by Société Nouvelle des Editions Self.

Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous pays y compris la Russie.

devrais apercevoir ici le fameux pont où Louis XVI fut arrêté dans sa fuite. Inclignons un peu l'appareil. Ah, voilà ce pont. »

Non seulement l'insecte avait des pensées d'homme, mais, au contraire des pilotes à visage humain de la précédente guerre, il pouvait communiquer avec les autres hommes, leur parler, entendre leur voix. Il prononça quelques paroles à l'intérieur de son masque, le laryngophone fixé sur son cou transmet les vibrations. A terre, à 60 kilomètres de là, le commandant du groupe de chasse, branché sur la voiture radio, entendit : l'insecte donnait sa position, en langage conventionnel.

L'avion continuait à s'élever en se dirigeant vers la Meuse. Le cahier d'ordres portait : « Patrouille *a priori* sur l'axe Verdun-Montmédy ». *A priori* signifie qu'aucun ennemi n'a été signalé. On décolle pour surveiller le secteur.

Une patrouille simple comprenait normalement trois avions ; une patrouille légère, deux. Le commandant du groupe s'était décidé à faire décoller des patrouilles constituées d'un seul avion afin de limiter la fatigue du personnel. En dehors des heures de vol, les pilotes pouvaient être, selon le règlement, soit en position d'alerte, soit en position d'attente, soit en position de repos. La position d'alerte signifiait que les pilotes, complètement équipés, se tenaient dans leurs avions, moteurs chauds ; toutes les trente minutes, on faisait tourner les moteurs. Les avions en position d'attente devaient pouvoir prendre l'air trente minutes après en avoir reçu l'ordre ; le personnel se tenait sur place ou dans les environs immédiats. En position de repos, les pilotes devaient pouvoir décoller dans les deux heures.

Or, comme chaque groupe (deux escadrilles) devait

maintenir en permanence une escadrille (pratiquement neuf avions disponibles) en position d'alerte et une autre en position d'attente, la position de repos, prévue par un règlement follement optimiste, n'avait jamais existé depuis la mobilisation. Les pilotes étaient constamment, à tour de rôle, en attente, en alerte, en patrouille à haute altitude.

Seule, la patrouille à haute altitude permettait de tenter l'interception des Dornier 17 et des Dornier 215 qui franchissaient la frontière. Ces Do 17 et Do 215 étaient de magnifiques bombardiers bimoteurs, mais jamais ils ne lançaient de bombes : seulement des tracts ; ou bien, le plus souvent, ils prenaient des photos.

...Le pilote du Curtiss avait maintenant sous les yeux un spectacle admirable. Le ruban sinueux de la Meuse, posé sur le vert sombre des forêts, les campagnes cultivées, les villes que la drôle de guerre laissait intactes : Sedan, Rocroi, Givet. A 7.000 mètres, le ruban de la Moselle apparut à l'Est ; au delà, les croupes vert foncé des Vosges, séparées par des vallées de brume laiteuse. Le pilote tourna sa tête d'insecte tout à fait à droite pour regarder d'autres hauteurs, celles-ci lointaines mais pourtant merveilleusement découpées, neigeuses, émergeant de la brume de l'horizon à des centaines de kilomètres : les Alpes. Puis il consulta de nouveau sa carte et ses instruments de bord. L'aiguille de l'altimètre continuait à se déplacer lentement. Les aiguilles de sa montre se déplaçaient aussi...

« Avant la guerre, pensait le pilote, les experts affirmaient qu'aucun aviateur ne devait voler plus d'une fois par mois au-dessus de 8.000 mètres. La fatigue organique, disaient-ils, était trop dangereuse. Or, depuis une heure, mon altimètre indique 8.500 mètres, et tous les

pilotes de mon escadrille accomplissent une mission semblable chaque jour, parfois deux. A chaque guerre, on découvre que l'organisme humain peut supporter bien plus qu'on n'imaginait. Mais il est incontestable que j'ai froid. » Le thermomètre indiquait comme température extérieure — 50°; à l'intérieur de l'habitacle il devait y avoir — 15°. Le pilote était défendu du froid par la combinaison chauffante, mais les résistances électriques de ce vêtement fonctionnaient mal, car il avait fallu adapter en hâte le système français à bord des Curtiss américains.

Le pilote commençait maintenant aussi à souffrir des yeux, à voir de minuscules papillons venir vers lui de tous les côtés. De sa main glacée, il ouvrit le robinet du réservoir arrière, les autres étant vidés. Ce minuscule effort lui parut accablant. Il plaça son inhalateur à la position « débit forcé ». Le flot vivifiant de l'oxygène le réconforta.

A mesure que l'heure de la fin de la mission approchait, l'aiguille de la montre paraissait tourner plus lentement. Enfin cette heure arriva.

« Je vais monter encore un peu pour voir à quelle altitude se produisent les traînées, décida le pilote, puis je rentrerai. »

Il tira sur la manette des gaz. A 9.000 mètres, le moteur commença à tousser, mais l'avion s'élevait toujours lentement. 9.300 mètres. Le pilote jeta un coup d'œil derrière lui : l'avion traînait dans l'air glacé une longue chevelure d'un blanc argenté éblouissant. Au-dessous d'une certaine température, les particules d'eau provenant de la condensation à la sortie des pots d'échappement se cristallisent et forment cette traînée.

« Inutile de signaler plus longtemps ma présence

d'une manière si indiscreète. Redescendons. » Le pilote vira à droite pour prendre le chemin du retour.

Ce pilote était le capitaine Jean Accart, commandant l'escadrille 1/5 (prononcer un-cinq), alors basée à Suippes. L'unité tactique de l'aviation de chasse est le groupe; mais chaque escadrille possède une personnalité bien particulière. 1/5 était la nouvelle désignation de l'ancienne « SPA 67 » de la guerre de 1914-1918. La tradition de l'escadrille était maintenue avec une sorte de religiosité, comme cela arrive souvent au sein des unités militaires, dans tous les pays. Les avions de la 1/5 portaient, peint sur leur fuselage, une cigogne aux ailes baissées sur fanion tête de nègre et tango. Cet insigne avait été attribué à la SPA 67 en 1916 par le capitaine de Villepin, venu de la SPA 3, l'escadrille de Guynemer. Ainsi, la 1/5, ex-SPA 67, était, selon les conventions traditionnelles, la « filleule » de la SPA 3 et faisait partie de l'illustre « Groupe des Cigognes ».

Pendant l'hiver 1939-1940, le capitaine Accart participa, comme tous les pilotes du front aérien au Nord-Est, à ces patrouilles à haute altitude, monotones et épuisantes. Au cours de celle qui vient d'être évoquée, juste à l'instant où il prenait le chemin du retour, il aperçut, poursuivit et engagea un Dornier 17, mais finalement celui-ci lui échappa. Cet engagement n'est pas décrit ici parce que nous aurons l'occasion de voir le capitaine Accart aux prises avec d'autres adversaires dans des combats plus dramatiques et plus décisifs. On s'efforcera, dans les pages qui vont suivre, de faire apparaître, à l'aide de quelques exemples, les différents aspects de la vie des pilotes et de leurs combats pendant la guerre en France en 1939 et 1940.

En novembre 1939, aucun des belligérants n'avait

encore lancé une seule bombe chez l'adversaire, aucun avion n'avait encore piqué en vrombissant sur les troupes rangées face à face et qui ne se livraient que des escarmouches de patrouilles. On ne bombardait pas, telle était la convention tacite. Mais les avions qui se rencontraient se livraient de vrais combats. Les chasseurs français engageaient les avions de reconnaissance allemands et les Messerschmitt 109 qui parfois les escortaient; d'autres rencontres avaient lieu entre chasseurs français et chasseurs allemands en patrouille au-dessus des lignes. Pendant les trois premiers mois de la guerre, une soixantaine d'avions allemands furent abattus, une dizaine de pilotes français furent tués. L'un de ceux-ci était le capitaine Claude, commandant la 1^{re} escadrille du groupe de chasse II/4.

Pierre Claude était né le 10 octobre 1910 à Tananarive, où son père administrait la colonie. Lorsque sa mère vint avec lui en France, quinze mois plus tard, aucun son n'était encore sorti de la bouche de cet enfant. On le croyait muet, malgré son expression éveillée. Dans la gare de Marseille, voyant arriver le rapide, le bébé battit des mains en s'écriant distinctement : « Le train ! ». Sa mère se mit à pleurer.

De quatre à seize ans, Pierre Claude fut affligé d'un asthme tenace qui, périodiquement, le tenait éloigné de ses études et de ses jeux. A dix ans, il fut opéré d'urgence d'une appendicite foudroyante; à quatorze ans, il faillit mourir d'une pneumonie double. Il remportait cependant de brillants succès scolaires. Lorsqu'on lui demandait à quelle profession il se destinait, il répondait :

— Je serai saint-cyrien. Puis j'entrerai dans l'aviation.

Il avait reçu le baptême de l'air à neuf ans et il construisait d'innombrables modèles d'avions. Ses parents doutaient fort que sa santé fragile lui permît un jour de réaliser son rêve, mais lui ne doutait pas. Il avait confiance en son énergie, et plus encore en Dieu. Sa foi était extrêmement vive, sa vocation d'aviateur lui apparaissait comme une vocation religieuse.

Son énergie était fondée sur une charité et sur un oubli de soi-même dont les témoins de sa jeunesse ont rapporté de nombreux exemples, certains impressionnants, d'autres touchants : au bal, ce charmant garçon invitait intrépidement les jeunes filles les plus laides, ne pouvant supporter de les voir faire tapisserie. A vingt et un ans, il fut reçu à Saint-Cyr. Il fut certain d'avoir remporté une victoire définitive sur son organisme fragile le jour où il obtint son brevet de pilote.

En 1936, son escadrille rejoignit la base de Reims. Les témoignages de ses camarades militaires ne sont pas différents de ceux de ses camarades d'études : le sous-lieutenant Claude, le lieutenant Claude séduisait infailliblement tous ceux qui l'approchaient, et encore, séduire n'est pas le mot : auprès de lui, au contact de cette charité, de cet oubli de soi absolu (sa patience et sa bonté à l'égard de ses hommes étaient incroyables), ils sentaient fondre leur propre égoïsme, leur vanité. Sans doute, plus ou moins consciemment découvraient-ils à travers Claude l'amour en Dieu.

A la veille de la guerre, le capitaine Claude déclarait :
— Je hais la guerre, mais j'y ferai tout mon devoir.

Il écrivait à ses parents :

« Ici, au front, la vie est belle. Les missions sont malheureusement trop rares. Brume tous les matins ou pluie incessante nous clouent au sol alors que les Alle-

mands se montrent... J'irai communier aussi souvent que je le pourrai car c'est la seule vraie force que nous puissions posséder en ce monde. Je prends mon vol chaque fois l'âme en paix. Je n'ai pas peur de la mort, qui serait la meilleure des choses ici-bas si nous aimions vraiment Dieu. Peu m'importe ce qui m'arrivera. J'ai tout accepté d'avance, et seule la volonté divine me plaira. »

Il est impossible de ne pas trouver quelque mystère dans ces vocations de guerriers chrétiens. Cependant, en ce qui concerne Claude, il avait lui-même indiqué certaine nuance un jour que sa mère l'interrogeait. Il était alors saint-cyrien.

« Pourquoi veux-tu la chasse à tout prix ? lui écrivait sa mère. Je serais plus rassurée si tu optais pour le bombardement. On y est tout de même moins exposé. »

— Dans un bombardier, avait répondu Claude, je pourrais, sans même le savoir, assassiner femmes et enfants. Dans la chasse, j'aurai toujours un homme en face de moi.

Le capitaine Claude prit son vol le 25 septembre 1939, avec deux coéquipiers, pour se porter au-devant d'une formation de Messerschmitt. Tandis que ses camarades combattaient et abattaient deux avions ennemis, lui-même se trouva séparé d'eux et aux prises avec trois adversaires, bientôt rejoints par sept autres. Il accepta le combat, abattant l'un des Messerschmitt, poursuivant au-dessus des lignes ennemies les autres qui rompaient le combat. Ce fut à ce moment que son moteur prit feu.

Il eut le temps de revenir au-dessus des lignes françaises, maintenant poursuivi par les Messerschmitt qui attaquaient son Curtiss désarmé. Du sol, on le vit sauter, on vit son parachute s'ouvrir. Mais lorsqu'il toucha terre, il était mort, le front percé de deux balles :

un de ses adversaires avait tiré sur lui alors qu'il descendait en parachute. On n'a relevé, dans tout le cours de la guerre aérienne, que de rarissimes exemples d'un acte aussi impitoyable, tenu pour dégradant par les pilotes militaires de tous les pays. Sans doute avait-il fallu, pour que le sacrifice du capitaine Claude fût complet, qu'il mourût, comme son Seigneur et modèle, de la main d'un bourreau.

Les combats aériens de la « drôle de guerre », même lorsqu'ils n'opposaient l'un à l'autre que deux chasseurs, ne se déroulaient pas à armes égales. Le Messerschmitt 109, en service au début des hostilités, était supérieur (sauf en maniabilité) à tous les appareils français ou naturalisés français, y compris le Curtiss, qu'il surpassait en vitesse ascensionnelle. Et, le 21 novembre, les pilotes français virent apparaître dans le ciel des Messerschmitt 109 nouvelle version dont la vitesse horizontale (550 km. heure) était supérieure de 60 kilomètres heure à celle des Curtiss et la vitesse ascensionnelle surprenante. « Les différences de vitesse sont telles que les Messerschmitt peuvent refuser le combat sans manœuvrer, par la seule action sur la manette des gaz » écrivait le 23 novembre le commandant Hugues, commandant le groupe de chasse II/5.

Quant aux Morane 406, à bord desquels volaient les pilotes de douze escadrilles, leur supériorité de vitesse sur les appareils de bombardement allemands employés comme avions de reconnaissance était si faible (une dizaine de kilomètres) que leurs pilotes devaient souvent renoncer à engager ces avions-photographes lorsqu'ils les apercevaient à quelque distance et s'éloignant : aucune

chance de les rattraper. Ils pouvaient seulement rendre compte à leur groupe à terre par phonie. Celui-ci s'efforçait alors d'alerter des avions plus rapides ou mieux placés pour l'interception. Le commandant du groupe tournait des boutons devant son pupitre branché sur la voiture radio.

— Allo, allo 43-B2, ici 0-03. M'entendez-vous?

— Ici 43-B2, je vous entends. Emettez.

Le commandant commençait à passer en langage conventionnel le message signalant l'avion allemand.

— Allo, 43-B2, répétez.

Parfois, la communication se déroulait normalement, mais, parfois aussi, la radio se mettait à crachoter, on n'entendait plus rien, il fallait reprendre laborieusement le réglage. L'avion-photographe ennemi était déjà loin.

Dans les hauteurs du ciel glacé, les chasseurs poursuivaient leur veille monotone, ingrate, épuisante. Résister à la tentation de perdre un peu d'altitude pour respirer mieux et moins souffrir du froid demandait parfois une force de volonté plus grande que celle qu'exige le combat aérien.

Au sol, la vie était rarement drôle pendant l'hivernage de la drôle de guerre. Le légendaire bar de l'escadrille était souvent installé dans un baraquement sinistre. Chaque jour à l'aube, il fallait commencer le réchauffage des moteurs à l'aide de la « voiture soufflante » qui envoyait de l'air chaud (plus ou moins chaud, là non plus la perfection n'était pas réalisée) sous les capotages. Un ou plusieurs pilotes décollaient, d'autres revêtaient la tenue de vol et se tenaient « en alerte » dans leur appareil; les autres pouvaient continuer à dormir en attendant leur tour d'alerte ou de mission.

Le pilote de chasse ne doit manquer ni de nourriture

ni de sommeil s'il ne veut point partir au combat en état d'infériorité. Lorsque le creux de l'hiver fut dépassé et que les jours augmentèrent, le sommeil fut mesuré de plus en plus parcimonieusement aux pilotes, trop peu nombreux, de la plupart des groupes de chasse français. On assista à quelques accidents explicables seulement par une défaillance physique. Mais il n'y avait aucun remède à l'état de chose existant, et les nécessités de la vraie guerre allaient bientôt obliger à laisser de côté, à balayer toutes les précautions, jusque-là considérées comme indispensables, concernant l'organisme humain. Heureusement, la plupart des pilotes ignoraient dans quelles conditions d'inégalité numérique allait s'engager cette vraie guerre, du côté aérien : 400 appareils français surclassés par les avions de chasse ennemis devaient faire face à une flotte aérienne de 3.500 bombardiers protégés par 1.500 chasseurs.

Le 10 mai 1940 à partir de 3 h. 45 du matin, un immense ronronnement se répandit dans le ciel obscur au-dessus du front du nord et du nord-est. C'étaient les escadres de bombardiers allemands, escortés de Messerschmitt, qui défilaient.

Sur les terrains de l'aviation de chasse française, où aucun ordre, aucun signal d'alerte, n'était encore parvenu, les pilotes des patrouilles de l'aube, tout équipés, se tenaient prêts à enjamber le plat-bord de leurs avions, tandis que les mécaniciens mettaient en marche les moteurs pour les réchauffer. A intervalle, les moteurs se tassaient. On attendait le jour. Chacun écoutait. Dans les hauteurs du ciel, le grand ronronnement continuait.

Trois patrouilles légères de l'escadrille 1/5 décollèrent

au jour, le capitaine Jean Accart commandant la troisième. Il avait sollicité et obtenu l'autorisation de se rendre sur le secteur habituel de son unité, qui couvrait la II^e Armée. On vit les avions foncer dans la mince nappe de brume posée sur le terrain, s'élever. La patrouille du capitaine Accart rencontra l'ennemi — quinze Messerschmitt 110 volant par sections de trois — au-dessus de la vallée de la Meuse. Les Messerschmitt 110 étaient des bimoteurs biplaces armés de deux canons de 20 millimètres, quatre mitrailleuses avant et une mitrailleuse arrière, et pouvant atteindre 570 kilomètres à l'heure. Le capitaine Accart décida d'attaquer cette formation ennemie.

Le grand principe du combat aérien est d'attaquer l'ennemi par derrière; mais l'attaqué n'ignore pas ce principe et il manœuvre pour tenter à son tour de « mordre la queue » de l'avion adverse. C'est ce que firent ce matin-là les quinze Messerschmitt 110. A peine l'attaque prononcée, ils manœuvrèrent pour venir sur l'arrière des deux Curtiss. Le capitaine Accart décida alors de les attaquer par l'avant. Il exécuta un rapide virage en montant et leur fit face.

Le premier Messerschmitt devint énorme dans le collimateur, le capitaine Accart vit les bouquets de flammes sortir de ses mitrailleuses et de ses canons, tandis que lui-même tirait. Hop, l'Allemand s'était élevé d'un bond. Au second. Les projectiles des deux adversaires sillonnaient l'air en même temps. Hop, le second Messerschmitt s'élevait à son tour. Pas question de se retourner pour voir s'il avait été touché ou non, déjà le troisième grossissait. La vie du pilote de chasse se joue pendant cette fraction de seconde durant laquelle les trajectoires se croisent. Le pilote n'a même pas le temps d'y penser.

Chaque fois qu'un de ces Allemands l'avait « sauté », le capitaine Accart prenait le suivant dans son collimateur, le regardait grossir, pressait la détente. Après le cinquième, il n'y eut plus que le ciel vide. L'extraordinaire partie de saute-mouton était terminée. Le capitaine Accart vira pour revenir sur la formation, mais les Messerschmitt étaient déjà loin, rapetissant à vue d'œil.

La radio se mit à parler. Le capitaine Accart reconnut la voix de l'adjutant-chef Bouvard, qui d'ailleurs donnait son indicatif. Bouvard appelait « Nadia », la voiture-radio.

— Nous sommes au contact de cinq Dornier au-dessus de Mourmelon. 4.000 mètres, route au nord-est.

En léger piqué, les deux Curtiss de la patrouille Accart foncèrent à 600 à l'heure. Un instant plus tard, Bouvard annonça qu'un des bombardiers, atteint, était poursuivi par le sous-lieutenant Goupy. Déjà le capitaine Accart apercevait les autres DO 17. L'un d'eux était légèrement détaché, légèrement sur la gauche. Tout avion qui se détache tant soit peu de sa formation doit savoir ce qui l'attend : il est automatiquement choisi pour cible. Le sort de celui-ci fut réglé en trois minutes, les deux Curtiss se relayant derrière lui pour lui décocher de précises rafales. Comme l'autre, il se posa sur le ventre, au nord de Valmy. Les aviateurs allemands mirent le feu à leur appareil.

A son retour à Suippes, le capitaine Accart apprit l'exacte signification de l'immense ronronnement qui avait rempli les hauteurs du ciel avant l'aube. Au point du jour, les formations de bimoteurs allemands avaient bombardé de nombreux terrains, ainsi que des installations ferroviaires du réseau de l'Est. Ces attaques avaient causé, dans l'ensemble, moins de dommages qu'on aurait

pu craindre, la brume matinale ayant gêné les visées. Le réseau d'alerte avait très mal fonctionné. Presque partout, l'arrivée de l'ennemi avait été annoncée par la chute des bombes. Le terrain de Suippes n'avait pas été bombardé.

Plusieurs escadrilles de chasse avaient pris l'air avant les premières attaques, pour exécuter les patrouilles prévues la veille, ou sur l'initiative de leurs commandants alertés par le passage des bombardiers ennemis. D'autres avaient dû décoller de terrains parsemés de cratères, au milieu des incendies.

Les armées allemandes avaient envahi la Hollande, la Belgique, le Luxembourg. La vraie guerre était commencée. La cavalerie de la II^e Armée se repliait légèrement devant les blindés allemands mais les éléments avancés de la VII^e Armée franchissaient la frontière belge pour se porter au devant de l'ennemi. Le dispositif prévu s'était mis en branle, le commandement militaire paraissait optimiste. Les aviateurs ne disaient rien. Ils constataient seulement que, dans le ciel, les avions ennemis étaient étonnamment nombreux, rapides, bien armés.

A la fin de la matinée, l'escadrille 1/5 reçut l'ordre de faire décoller une patrouille destinée à la protection d'un Potez 63 de reconnaissance chargé d'éclairer la progression d'éléments de cavalerie de la II^e Armée. La mission se déroula sans incident, sauf qu'au-dessus d'Arlon, à la frontière belgo-luxembourgeoise, les avions virent s'élever du sol un feu d'artifice de balles traçantes : la Flak (1) était déjà installée là. Sur les routes, un défilé

(1) Abréviation pour *Fliegerabwehrkampfbatterie*, batterie de défense antiaérienne.

ininterrompu de colonnes blindées, de colonnes allemandes, en route vers l'Ouest. Ce spectacle donnait à réfléchir.

A 15 heures, le capitaine Accart enjamba pour la troisième fois le plat-bord de son avion. Il ne s'agissait pas cette fois de décoller. Simplement, trois pilotes de la 1/5 prenaient, pour deux heures, la position d'alerte : sanglés dans le parachute, casqués, écouteurs aux oreilles, laryngophone serré autour du cou. Les trois avions étaient rangés en bordure de la piste sous un filet de camouflage. Au pied de chacun d'eux, un mécanicien, prêt à mettre en route.

Toutes les trente minutes, on faisait tourner les moteurs. Le temps s'écoulait lentement, il faisait chaud. La position d'alerte était rarement agréable : ou l'on gelait, ou l'on avait trop chaud. A 16 h. 45, chacun des trois pilotes pensa : « Mon successeur commence à s'équiper. »

A 16 h. 55, une fusée jaillit de la tente d'escadrille, à l'extrémité du terrain. Alerte. Une minute plus tard, les trois avions roulaient sur la piste et décollaient. A peine en l'air, le capitaine Accart sentit son appareil violemment secoué à plusieurs reprises, puis il vit au sol des gerbes noires rougeoyantes. Levant la tête, il aperçut les ventres clairs d'une trentaine de bimoteurs. Le terrain de Suippes était attaqué.

Les bombardiers tournaient au-dessus de l'aérodrome, à 3.000 mètres. Il s'agissait d'abord de s'élever jusqu'à eux. Pendant la montée en spirales, qui dura deux minutes et qui lui parut incroyablement longue, le capitaine Accart eut le temps de voir un des bombardiers

s'écraser au sol, abattu par la D.C.A. du terrain. Il vit aussi que des bombes atteignaient le village de Suippes.

Enfin, le capitaine Accart arriva au niveau de la formation ennemie. Les Dornier 17 étaient au nombre de vingt et un. Au-dessus évoluaient six Messerschmitt 110 de protection. En même temps que la patrouille d'alerte, plusieurs Curtiss de la deuxième escadrille arrivaient pour défendre le terrain.

Le combat s'engagea. Les Curtiss attaquaient les Dornier, les Messerschmitt fondaient sur eux; il n'y eut bientôt plus qu'une mêlée tournoyante d'avions échangeant des rafales dans le ciel éblouissant. Parfois, l'un des pilotes qui tiraient sur leur manche pour remonter après avoir piqué se sentait écrasé sur son siège comme si son corps eût soudain pesé une tonne — et il devenait aveugle : le « voile noir ». Les virages excessivement serrés et les « ressources » brutales provoquent un afflux de sang vers la partie inférieure du corps, vidant le cerveau. Pendant quelques secondes, les yeux grands ouverts, l'aviateur ne voit que du noir. Lorsque les pilotes des premiers avions de compétition qui dépassèrent le 500 à l'heure racontèrent qu'ils éprouvaient cette sensation dans les virages, tout le monde dit : « Cette vitesse ne pourra être dépassée. L'organisme humain n'y résisterait pas ». Or, au cours de la dernière guerre, le voile noir fut considéré comme un incident normal. Les pilotes de chasse ou de bombardement en piqué devenaient ainsi momentanément aveugles presque à chaque combat, une ou plusieurs fois. Ils « attendaient que ça passe ». Mais, pendant ces secondes de cécité, un certain nombre perdirent le contrôle de leurs appareils et se tuèrent.

...Deux Dorniers, puis un troisième, s'étaient écrasés,

leurs moteurs en feu. Des parachutes s'ouvraient comme des fleurs blanches. Au-dessous, le village de Suippes était presque entièrement enveloppé d'une épaisse fumée noire trouée de lueurs.

Le capitaine Accart avait d'abord attaqué et atteint un Dornier, puis il avait évolué pour faire face à un second peloton de bombardiers qui revenaient au-dessus du terrain, et mis le feu à un second adversaire. Voyant alors un Curtiss attaqué par deux Messerschmitt, il avait foncé pour dégager ce camarade. Il ne semblait pas possible de combattre méthodiquement au sein de cette mêlée, mais le capitaine Accart avait cependant l'impression qu'aucune de ses balles ne se perdait. Le problème du tir aérien est terriblement complexe. On sait que le monoplace de chasse est muni d'un armement fixe qui tire vers l'avant, dans l'axe de l'appareil. Il faut apprécier l'angle de présentation de l'adversaire, sa vitesse, sa distance et, en fonction de ces éléments, viser plus ou moins loin devant le but. Ces appréciations et ces corrections, ainsi que le pointage de l'avion, doivent se faire instantanément, pour ainsi dire instinctivement.

Le capitaine Accart se sentit surpris et comme désorienté lorsqu'il s'aperçut qu'il n'y avait plus d'avions allemands au-dessus du terrain. Les Messerschmitt étaient maintenant à plusieurs kilomètres à l'ouest, aux prises avec quelques Curtiss. Les Dornier survivants avaient mis le cap à l'est, se regroupant tant bien que mal. Le capitaine Accart vit un traînard à sa portée, il se jeta vers lui.

Ses munitions n'étaient pas épuisées et il pouvait maintenant combattre méthodiquement. Il tira une longue rafale sur le Dornier. Forçant sa vitesse, il

arriva si près de cet adversaire qu'il put distinguer sur la tôle les trous des balles qu'il venait de tirer. Il recommença à presser sa détente, visant la cabine. Tous les coups portaient. Soudain, le capitaine Accart interrompit son tir : un des occupants du bombardier sortait de l'avion et se jetait en parachute. Le parachute se déploya.

Le capitaine continuait à escorter le Dornier à très courte distance, prêt à reprendre son tir, mais ne tirant pas. Ce fut à ce moment qu'il éprouva « l'expression la plus pénible qu'il ait connue », lui-même a employé ces mots.

Un homme avait sauté de la trappe arrière du bombardier, mais son parachute s'était déployé instantanément, c'est-à-dire trop tôt, et il restait accroché sous le fuselage. L'homme tirait sur ses suspentes pour tenter de remonter à bord de l'avion, mais vainement. Le capitaine Accart continuait à voler tout près du Dornier, se demandant ce qu'allait faire le pilote et s'il devrait, lui, recommencer à tirer pour l'obliger à se poser. Il observait aussi — le cœur serré, il ne l'a pas caché — l'homme au parachute engagé qui tirait toujours désespérément sur ses suspentes. Enfin le pilote sauta, son parachute s'ouvrit. Le bombardier se mit en piqué. La vitesse augmentant, l'homme accroché fut lentement ramené contre la queue, plaqué entre le fuselage. Ses moteurs tournant toujours, le bombardier piqua encore davantage, s'écrasa au sol dans une formidable explosion.

A 500 mètres plus haut, les Messerschmitt s'étaient reformés et ils revenaient escorter les bombardiers. Accart eut cependant le temps d'attaquer encore un Dornier, mettant le feu à l'un de ses moteurs. Un autre



AVANT DE PRENDRE LE VOL, LES PILOTES AMÉRICAINS REÇOIVENT LEURS DERNIÈRES INSTRUCTIONS.



RENÉ MOUCHOTTE.



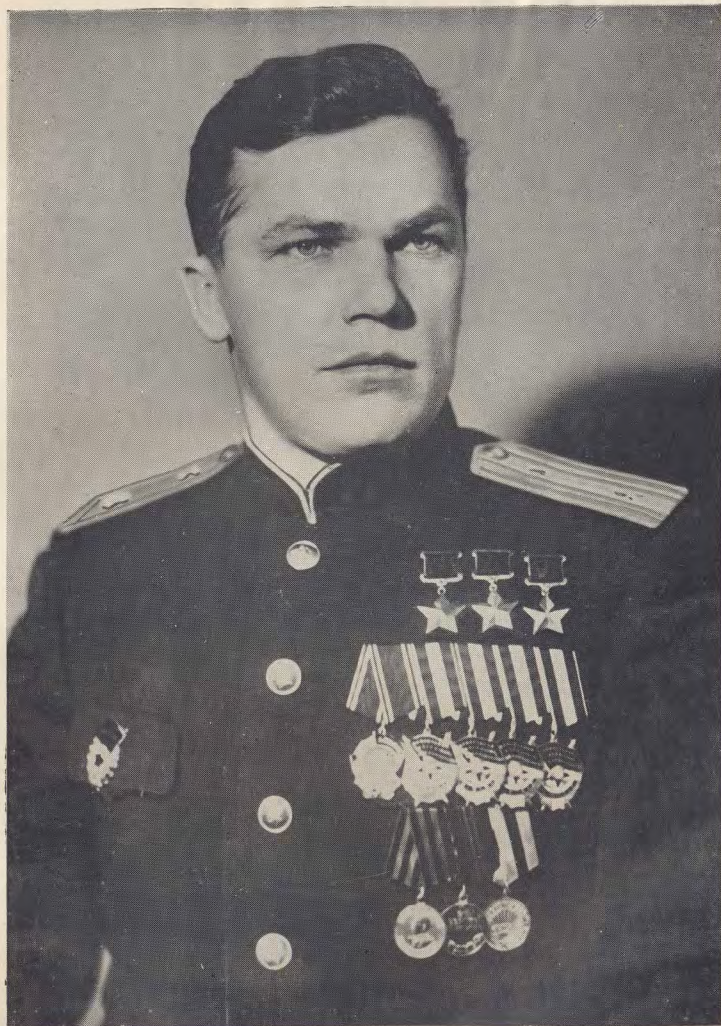
L'AS CANADIEN
GEORGES BEURLING.



GROUP CAPTAIN CUNNINGHAM.



COMMANDANT ACCART.



LE GRAND CHASSEUR RUSSE IVAN KOJEDOUB.

Curtiss acheva cet avion tandis que le capitaine rentrait à Suippes, ses munitions épuisées.

La piste était parsemée d'entonnoirs. Par chance, aucun des appareils de la 1/5 restés au sol n'avait été touché. Huit bi-moteurs allemands avaient été abattus. Le village de Suippes était cruellement éprouvé : quarante-sept morts, cent blessés. « Des femmes, des enfants mutilés, gisent en une longue file dont le spectacle est pitoyable, a écrit le capitaine Accart. Non, mille fois non, la guerre n'est pas une chose naturelle. »

Outre les huit bombardiers, le groupe I/5 (1^{re} et 2^e escadrille de la 5^e escadre, commandant Murtin) avait abattu trois Messerschmitt 110. Un peu partout sur le front aérien du Nord-Est, de violents combats avaient été livrés. Quarante-neuf avions allemands (37 sûrs) avaient été détruits. Quatre pilotes français avaient été tués, cinq blessés, cinq descendus indemnes.

Le lendemain 11 mai, une rumeur se répandit : « Les Allemands ont conquis trois ponts du canal Albert avant qu'on ait pu les faire sauter. Leurs colonnes blindées y défilent continuellement ». La cavalerie de la II^e Armée continuait à se replier.

A 18 heures, le groupement de bombardement n^o 6 reçut l'ordre d'attaquer les fameux ponts, à l'ouest de Maestricht. Douze Lioré 45 escortés par dix-huit Morane 405 exécutèrent la mission, livrant leur attaque à basse altitude sous le feu d'une Flak extrêmement dense et au milieu d'une nuée de Messerschmitt. Un des ponts fut endommagé. Un des bombardiers fut abattu. Sur les onze qui rentrèrent, sept étaient si grièvement atteints qu'ils durent être immédiatement réformés.

Ce jour-là, la chasse française abattit trente-neuf avions ennemis (27 sûrs) et perdit cinq de ses pilotes. Pour sa part, le capitaine Accart abattit un bombardier Heinkel III après une attaque absolument classique, rafales alternées, une dans chaque moteur. Le lendemain à 10 heures, il décollait à la tête d'une patrouille double composée de six Curtiss pour couvrir des troupes françaises « exécutant une action retardatrice », c'est-à-dire combattant en retraite. Le capitaine Accart ayant aperçu un Dornier 215 profondément avancé à l'intérieur des lignes françaises, il fonça sur lui, s'approchant jusqu'à moins de cinquante mètres. A cette distance, toutes les balles partirent; le capitaine Accart voyait distinctement les impacts sur les moteurs de l'adversaire. Il voyait non moins distinctement les flammes jaillissant du canon du Dornier. A un moment, comme, instinctivement, il se tassait sur son siège et rentra la tête dans les épaules, il ressentit un choc violent en plein visage.

Lorsqu'il revint de son étourdissement, il vit la terre droit devant lui, se rapprochant à toute vitesse. Il redressa. Le sang coulait sur ses paupières. Il put cependant voir qu'un de ses coéquipiers était en train d'achever le Dornier. Mais le sang l'aveuglait à moitié.

Il appela en phonie le commandant de la patrouille numéro 2 :

— Allo, Marina, je suis blessé. Prenez le commandement et exécutez la mission.

Puis il reprit la direction de Suippes, où il se posa. Ses blessures étaient légères, il avait seulement le visage et les paupières égratignés par des éclats de pare-brise. Mais en quittant son appareil, il constata qu'une balle

avait éraflé son casque, brisé ses lunettes, et s'était écrasée exactement au centre de son appuie-tête.

Marina était le pseudonyme conventionnel en phonie du lieutenant Marin La Meslée.

Bachelier de philosophie, Marin La Meslée avait obtenu son brevet de pilote en 1931, à dix-neuf ans. Ce robuste garçon de 1 m. 82 ne se trouvait heureux qu'au-dessus du sol. Il s'était engagé dans l'aéronautique militaire. Pilote de chasse, sous-lieutenant de réserve, il avait décidé :

— Je reste dans l'armée. Je veux continuer à voler.

— Vous ne pouvez pas entrer dans l'active avec votre grade, lui avait répondu l'officier du Bureau du Personnel. Vous ne pouvez rengager que comme sergent.

— D'accord. Je rengage comme sergent.

Affecté au 2^e Régiment de Chasse à Strasbourg, Marin La Meslée avait demandé à suivre, au lycée alsacien, les cours préparatoires à Saint-Cyr.

— Impossible. Les règlements s'y opposent. Mais vous pouvez vous préparer seul, à vos moments perdus.

Préparer le concours d'entrée à une grande école « à ses moments perdus » est une illusion. Marin La Meslée avait échoué.

En 1934, une décision ministérielle autorisa les lieutenants de réserve à « servir en situation d'activité ». Marin La Meslée écrivit alors au ministre de l'Air : « Je demande la résiliation de mon contrat de sous-officier, une réintégration dans le grade de sous-lieutenant et mon admission dans les cadres de l'Armée de l'Air en situation d'activité ». La réponse arriva quelques jours plus tard : « Autorisation refusée ».

— Bon, dit Marin La Meslée. Je vais me présenter au concours des élèves-officiers.

Il écrivit de nouveau au ministère, reçut une nouvelle réponse : « Vous ne pouvez pas vous présenter à ce concours avant d'avoir accompli deux ans dans votre grade de sergent. Inutile d'insister ».

Marin La Meslée « tira » ses deux ans de sergent-pilote. Entre ses heures de service et le soir jusqu'à une heure tardive, il préparait, seul, le concours d'élève-officier. Il fut reçu et reprit son galon de sous-lieutenant à sa sortie de l'École de l'Air, le 1^{er} octobre 1937. Il avait vaincu l'Administration.

Ce 12 mai 1940, lorsque le capitaine Accart lui passa le commandement de la patrouille double réduite à cinq avions, une vingtaine de Junkers 87 se présentaient au-dessus de la forêt des Ardennes, dans l'intention d'aller bombarder en piqué les centres de cavalerie de la II^e Armée. Le cauchemar des troupes terrestres françaises commençait. Les chasseurs de la 1/5 se portèrent au-devant des Junkers.

Ces bombardiers en piqué étaient plus lents, mais plus maniables que les Curtiss. Engagés, ils se déchargèrent de leurs bombes pour faire face à leurs assaillants. Marin La Meslée et ses coéquipiers étaient des pilotes expérimentés, parfaitement entraînés aux manœuvres acrobatiques qui peuvent paraître inutiles en temps de paix, mais qui constituent la sauvegarde du pilote de chasse au combat. L'engagement, qui fit une mêlée indescriptible, ne dura que quelques minutes. Les Junkers qui n'avaient pas été abattus mirent le cap vers l'est à pleins gaz.

Les parachutes des aviateurs allemands qui avaient sauté n'atteignaient pas encore les arbres qu'une

seconde formation ennemie se présentait. Un nouveau combat tout aussi violent s'engagea. D'autres Junkers tombaient en flammes, d'autres parachutes se déployèrent. Un quart d'heure après le début de la première action, le ciel était vide d'avions ennemis. Douze bombardiers en piqué avaient été abattus. La patrouille double n'avait pas subi une seule perte.

Marin La Meslée, pour sa part, avait abattu deux Junkers. Avec un Dornier 17 d'observation descendu le 11 janvier à l'est de Verdun, cela faisait trois. Ce jour-là, la chasse française détruisit cinquante-deux appareils ennemis (32 sûrs) et perdit trois pilotes. Six furent blessés, deux descendus indemnes.

Le même jour, dix-huit Bréguet 693 des groupes I/54 et II/54 de l'aviation d'assaut attaquèrent des colonnes blindées dans la région de Tongres, en Belgique. Les Bréguet 653 sont des monoplans biplaces dans lesquels le pilote et le mitrailleur sont placés dos à dos. Le pilote actionne le canon et les deux mitrailleuses avant et largue les bombes. Il n'a aucune vue sur l'arrière. Le mitrailleur arrière défend l'avion en cas d'attaque contre la chasse ennemie; il ne voit rien vers l'avant. Les deux hommes communiquent par téléphone, mais le pilote doit débrancher ce téléphone s'il veut s'adresser à sa voiture-radio ou à un autre avion.

Les Bréguet exécutèrent leur attaque au-dessus des routes à la hauteur des arbres, bombardant, mitraillant et canonnant les véhicules dont le capot était peint en orange vif pour les faire reconnaître des avions allemands. (Les avions français pouvaient aussi les reconnaître, mais ils étaient si peu nombreux!) L'attaque fut extrêmement efficace; les mitrailleurs arrière des Bréguet voyaient voltiger les débris de camions, des

citernes d'essence explosaient. Mais les troupes des blindés allemands ne se débandaient pas sous les attaques aériennes. Elles y répondaient à l'aide de la Flak installée sur les véhicules spéciaux intercalés toutes les dix ou douze voitures. Des centaines de trajectoires bleuâtres s'élevaient vers les avions assaillants, les occupants des Bréguet sentaient cette mitraille crépiter formidablement sur leurs appareils.

Huit Bréguet sur dix-huit furent abattus (7 sur 11 au groupe I/54). L'un des avions rescapés portait deux cent cinquante traces de projectiles.

Le 13 mai, les pilotes du groupe de chasse I/5 (commandant Murtin, chefs d'escadrilles : capitaine Accart et lieutenant Dorance) apprirent que le groupe était cité à l'Ordre de l'Armée pour avoir « remporté sans subir aucune perte trente-trois éblouissantes victoires » au cours des trois premiers jours de la vraie guerre. (Pendant la drôle de guerre, l'escadrille avait abattu six avions.) Les pilotes du groupe I/5, comme tous leurs camarades du front aérien du Nord-Est, avaient le visage creusé, les traits tirés, les yeux rouges; au sol, ils n'éprouvaient plus que deux désirs : manger un morceau, dormir. Surtout dormir.

Or, il était moins que jamais question de dormir son content. Au nord-ouest de Sedan, l'infanterie, suffoquée sous les attaques des bombardiers en piqué, cédait du terrain. Les soldats s'écriaient :

— Où sont donc nos avions ?

Les avions français étaient vraiment peu nombreux en face de la flotte aérienne ennemie. Mais les combattants terrestres croyaient qu'ils étaient encore moins

nombreux, ou absents : les combats aériens se déroulaient presque toujours à haute altitude, hors leur vue.

Le 13 mai, le haut commandement français, afin de relever le moral des troupes au sol, donna l'ordre à plusieurs escadrilles de chasse de venir *se montrer* à ces troupes en patrouillant à 500 mètres : or, à cette altitude, les chasseurs français ne pouvaient pas engager utilement les bombardiers en piqué ennemis; ils constituaient une proie idéale pour les Messerschmitt volant plus haut et ils se trouvaient dangereusement exposés au feu de la Flak allemande. Ces missions furent cependant exécutées, en supplément des missions réelles de protection.

Au cours d'une de celles-ci, trois patrouilles de l'escadrille I/5 se portèrent au-devant d'une formation de quarante bombardiers allemands escortés par des Messerschmitt 109 et 110. Un des Curtiss fut incendié, le pilote sautant en parachute. Deux Messerschmitt 109 furent abattus par Marin La Meslée. Pendant leurs évolutions acrobatiques au milieu des trajectoires de balles traçantes, les pilotes apercevaient parfois au-dessous d'eux une grande tache noire parsemée d'incendies : Sedan.

Sedan était l'endroit choisi par Hitler pour enfoncer le front français. Un bétail de plus de quarante divisions, dont dix cuirassées, s'y précipitait. Le 14 mai, le haut commandement français confia à l'aviation de bombardement la mission suivante : détruire les ponts sur le Chiers et sur la Meuse, en amont et en aval de la ville. L'ordre précisait : « Mission à exécuter à tout prix ».

Parmi les quelques dizaines de bombardiers disponibles se trouvaient les Amiot 143 des 34^e et 38^e escadres.

Ces appareils dataient de 1930, ils volaient à 220 kilomètres à l'heure. A cause de cette lenteur et de l'absence de tout blindage, qui les rendaient incroyablement vulnérables, on les avait jusque-là destinés au bombardement de nuit et, pour cette raison, ils étaient entièrement peints en noir. Or, le 14 mai, à la fin de la matinée, ils prirent leur vol en même temps que les Lioré-Olivier 45, du Groupement 6, par ciel parfaitement clair, soleil éclatant. Une formation de Morane 406 de chasse protégeait l'expédition. L'altitude prévue pour le bombardement était de 800 mètres.

Au-dessus de Sedan, les chasseurs durent s'élever pour répondre aux attaques de nombreux Messerschmitt et les lents et lourds bombardiers continuèrent à s'avancer en vol horizontal lent au-dessus d'une véritable forêt de Flak jaillie du sol. La description la plus impressionnante de cette opération a été publiée par la revue allemande *Die Wehrmacht*, sous la signature du major von Kielmansegge, de l'état-major de la 1^{re} Panzerdivision :

« Il faut vraiment de la témérité et du cran pour plonger ainsi dans l'enfer déchaîné de notre D.C.A., a écrit cet officier. Sans arrêt, des avions ennemis sont abattus. Après chaque coup au but, l'explosion fait un panache de fumée qui reste un instant suspendu verticalement dans l'enfer surchauffé. Quelquefois, un ou deux parachutes blancs se détachent des appareils en perdition et descendent lentement. Dans la journée du 14 mai, à ce seul endroit, l'adversaire a perdu plus de quarante avions, dont vingt-huit abattus par la seule D.C.A. de la 1^{re} Panzerdivision. »

Le décompte allemand est à peu près exact : quarante avions français furent en effet abattus au-dessus de

Sedan et des environs. En fin de journée, trois ponts étaient détruits. Mais la progression ennemie était à peine ralentie. Et, le 16 mai au matin, la IX^e armée française, qui avait défendu les passages de la Meuse, n'existait pratiquement plus.

L'escadrille de chasse 1/5 n'était plus basée à Suippes, mais à Saint-Dizier. Le 14 mai, les Curtiss avaient repoussé une attaque de bombardiers dirigée contre leur terrain, puis, dans l'après-midi, l'ordre de « faire mouvement » était arrivé. Le repli des formations aériennes commençait, commandé par l'avance terrestre allemande.

« Tous les pilotes sont dans un état physique et moral défectueux », lit-on dans un rapport médical de l'époque. « On note chez eux de l'instabilité, des insomnies, des céphalées frontales, une modification sensible de la tension artérielle, un amaigrissement consécutif dû, d'une part, au gros effort fourni (missions en altitude très nombreuses depuis le mois de novembre, état d'alerte permanent depuis le 12 mai) et, d'autre part, à une inappétence physiologique. Un repos complet proportionné à leur état semble absolument nécessaire pour que les pilotes retrouvent les moyens physiques que nécessitent leurs missions ». Le repos complet absolument nécessaire était remplacé par des patrouilles quasi ininterrompues de protection du front, comportant plusieurs combats par jour et par des missions de protection de bombardiers et d'avions Potez 63 de reconnaissance.

Lorsque les Potez 63 devinrent trop peu nombreux, les chasseurs exécutèrent eux-mêmes les missions de

reconnaissance. On ne trouve dans les rapports des pilotes aucune allusion à leur « état physique et moral défectueux » ; seulement une énumération des missions accomplies avec des descriptions sèches et techniques des combats et le nombre d'avions abattus.

Le 22 et le 23 mai 1940, le lieutenant Marin La Meslée exécuta deux missions solitaires de reconnaissance au-dessus des lignes ennemies, sur des parcours de 150 kilomètres, volant à 50 mètres du sol pour éviter la Flak (l'avion de chasse inattendu passant à 50 mètres a disparu avant que les artilleurs aient eu le temps de pointer). Il livra aussi plusieurs combats avec ses camarades d'escadrille : à la fin de mai 1940, il avait abattu dix-huit avions ennemis (13 sûrs, 5 probables). Ce palmarès faisait de lui le premier « as » français de la guerre, son chef d'escadrille, le capitaine Accart, se classant immédiatement derrière lui avec quinze victoires (12 sûres, 3 probables).

On cite ces chiffres parce qu'ils existent et parce qu'ils figurent dans les « tableaux d'honneur », mais il importe de ne pas se laisser fasciner par cette sorte de classement sportif. Tous les aviateurs vous le diront, les conditions du combat aérien ont évolué depuis la guerre de 1914-1918 et un « as » n'est pas nécessairement apprécié au sein d'une escadrille, surtout s'il possède la « mentalité as », c'est-à-dire s'il songe avant tout à embellir son palmarès.

Le pilote apprécié est celui qui joue le jeu d'équipe, c'est-à-dire tient exactement son poste en formation, surveille l'arrière de ses coéquipiers, les avertit de l'arrivée d'un assaillant, se porte à leur aide, aidé lui-même dans les mêmes conditions. C'est au prix de cette

solidarité que l'escadrille combat le plus efficacement et avec le moins de pertes.

Cela ne signifie point, bien entendu, que l'as doive être considéré *a priori* comme un mauvais coéquipier : il peut, au contraire, posséder toutes les qualités d'un bon coéquipier et, de plus, la maîtrise, le sang-froid, l'audace qui lui permettront — la chance aidant — d'abattre plus d'adversaires que les autres. Deux hommes firent preuve indiscutablement de toutes ces qualités réunies : Accart et Marin La Meslée.

Ces deux pilotes devaient terminer la campagne de France avec, respectivement, seize victoires et vingt victoires. Leurs succès personnels ont certainement moins compté à leurs yeux que le fait suivant : l'escadrille 1/5, qu'ils commandèrent successivement, devait obtenir son palmarès de soixante et onze victoires au prix d'une seule perte de vie humaine du fait de l'ennemi (sergent-chef Morel, tué en combattant vingt Heinkel III le 18 mai 1940; deux pilotes se tuèrent par suite de défaillance en vol à haute altitude; cinq furent grièvement blessés). Une si admirable économie prouve que les deux « as » étaient aussi des chefs intelligents, compétents, attentifs à procurer le maximum de sécurité à leurs subordonnés dans les circonstances extraordinairement difficiles où ils combattaient.

Ce souci apparaît presque à chaque page des récits que le capitaine Accart a fait des combats de son escadrille dans « Chasseurs du ciel » (1). Pilote de l'aviation navale au début de sa carrière, Jean Accart avait acquis une fois pour toutes l'esprit de solidarité absolue des gens de mer. Au cours de cette seconde quinzaine de

(1) Arthaud, éditeur.

mai 1942, on le voit, profitant d'une demi-journée pendant laquelle on répare son avion endommagé, sauter dans une auto et filer vers Château-Thierry : deux pilotes de l'escadrille ne sont pas rentrés après un combat livré la veille au-dessus de Fismes et de La Fère-en-Tardenois. Accart retrouve un de ses pilotes, blessé peu grièvement, à l'hôpital de Villiers-sur-Marne. Il apprend là que l'autre pilote, blessé lui aussi, mais hors de danger, a été évacué. Rassuré, il rentre à Suippes. L'aller et le retour se sont déroulés sur les routes encombrées de la population en exode, lamentables charrettes portant les familles et les objets entassés, voitures d'enfants camouflées de branchages. Les bombardements à l'entour sont fréquents et, chaque fois, le troupeau hébété s'égaille avec des cris de frayeur ; des autobus pleins de fantassins en retraite se fraient un chemin. Devant ces pitoyables images, l'as de la guerre aérienne n'a pas une pensée de mépris ni de réprobation ; sa description n'exprime qu'une pitié profonde et humaine, fraternelle. Le capitaine Accart s'arrête pour charger et transporter jusqu'à la gare la plus proche une femme et ses deux bébés, puis deux infirmières. « J'arrive à Saint-Dizier au dîner, ma foi en la victoire entamée. Car, si le front de l'Aisne est percé, nous n'avons plus ni hommes, ni matériel pour résister en profondeur et permettre un regroupement sérieux sur la Marne. » Le combat sans espoir va commencer.

Je crois qu'il convient ici de quitter un instant l'aviation terrestre pour accorder un regard à d'autres hommes volants qui s'employèrent avec la même résolution au cours de cette lutte désespérée : ceux de

l'Aéronavale. Les pertes qu'ils subirent furent impressionnantes. Faute de pouvoir m'étendre, je rappellerai ici deux ou trois de leurs actions.

Le 19 mai, les escadrilles AB 2 et AB 4, détachées du porte-avions « Béarn » et basées à Berck, reçurent l'ordre de coopérer au retardement de l'avance allemande en attaquant un rassemblement de blindés au carrefour de Berlaimont, près d'Aulnoye, sur la Sambre.

Ces escadrilles, commandées respectivement par les lieutenants de vaisseau Lorenzi et Lainé, étaient composées de monoplaces de bombardement en piqué Loire-Nieuport 411. Les mots de bombardiers en piqué suggèrent généralement l'image de bolides redoutables. Or, les Loire-Nieuport pouvaient atteindre une assez belle rapidité lorsqu'ils se précipitaient vers le sol, mais leur vitesse normale en vol horizontal n'excédait pas 240 kilomètres à l'heure. Leur armement consistait en un canon et deux mitrailleuses ; leur protection contre les projectiles ennemis était inexistante : une balle de mitrailleuse tirée à 50 mètres perforait la plaque de blindage disposée derrière le siège du pilote.

Les chefs des deux escadrilles commandées prirent donc l'air le 19 mai à la tête de tous leurs avions disponibles (11 pour la AB 2, 9 pour la AB 4), sans escorte de chasseurs. Les Loire-Nieuport arrivèrent au-dessus des chars allemands alors que ceux-ci étaient dispersés dans une grande prairie au nord du village de Berlaimont. Les Allemands avaient déjà installé une Flak importante qui ouvrit le feu instantanément. Les Loire-Nieuport piquèrent et lâchèrent leurs bombes.

Le rapport d'opération porte que, bien que de nombreux chars allemands aient été certainement détruits, il fut impossible d'observer précisément les résultats de

Pattaque : la forêt des trajectoires de la Flak s'élevait au milieu de la fumée des explosions, des geysers de terre et des flammes jaillissant des avions abattus. Seules les pertes purent être dénombrées exactement : dix avions ne revinrent pas. De ceux qui revinrent, plusieurs étaient gravement endommagés.

Le lendemain, 20 mai, les trois avions encore utilisables des escadrilles AB 2 et AB 4 décollèrent de nouveau de Berck, cette fois en compagnie de l'escadrille AB 1 (dix Chance Vought, commandant : lieutenant de vaisseau Mesny), toujours sans escorte de chasseurs, avec mission de détruire un pont sur l'Oise près d'Origny-Sainte-Benoîte.

La formation fut interceptée par un groupe de Messerschmitt à mi-route de l'objectif. Six avions de l'escadrille AB 1, qui volait en tête, furent abattus, les autres dispersés.

Par chance, les Messerschmitt n'avaient pas aperçu les trois Loire-Nieuport. Ceux-ci poursuivirent leur route et arrivèrent au-dessus du pont. Là aussi, la Flak était déjà installée. Les Loire-Nieuport attaquèrent le pont en piqué à 60°, de 1.000 mètres au ras du sol. Le pont fut coupé, une de ses piles s'effondra. Les deux avions de la AB 4 rentrèrent très endommagés. Celui qui appartenait à la AB 2 avait été abattu par la D.C.A. du pont.

Le troisième épisode que je veux citer pourrait s'intituler « Le sacrifice du facteur ».

Le 24 mai 1940, un hydravion Laté 298 quitta le plan d'eau de Cherbourg en direction de Dunkerque, portant le courrier destiné à l'« Amiral Nord » (amiral commandant le théâtre d'opérations maritimes de la région Nord). Son équipage comprenait le maître-pilote

Lacheney et le premier maître radio Goret, chef de bord et mitrailleur arrière. Le Laté 298 possédait aussi une mitrailleuse avant, actionnée par le pilote. Il volait à 160 kilomètres à l'heure.

L'hydravion devait suivre une route au voisinage de la côte jusqu'au sémaphore de Gravelines et là emprunter le chenal aérien jusqu'à Dunkerque. Il s'engagea sur son itinéraire à l'altitude de 50 mètres, par vent faible de secteur nord, plafond illimité, visibilité 20 kilomètres.

A 11 h. 15, à 2 milles marins (3 k. 6) du sémaphore de Gravelines, le radio chef de bord aperçut, à 2.000 mètres au sud-ouest, un avion allemand volant à 1.000 mètres d'altitude. L'avion était un Messerschmitt 110 (2 canons, 5 mitrailleuses, 570 km. à l'heure). Le radio prévint le pilote et arma la mitrailleuse arrière.

Le Messerschmitt avait aperçu l'hydravion; il fondit sur lui. Lorsqu'il fut à 700 mètres de distance, le premier maître Goret ouvrit le feu. Voici son compte rendu, dont on appréciera certainement l'absence de lyrisme :

« L'hydravion effectue des évolutions rapides (1). L'avion ennemi effectue trois passes.

« Au cours de ces trois passes, le pilote n'a jamais été en position de tir, l'écart de vitesse étant trop grand. Il n'a pas tiré.

« Le radio a ouvert le feu le premier, à 700 mètres.

« Son chargeur épuisé, il a changé de chargeur pendant le dégagement de l'avion ennemi, entre la première et la deuxième passe. Après une rafale, la

(1) Rapides !

mitrailleuse s'est enrayée. Le radio n'a alors plus tiré que coup par coup. L'ennemi a tiré de toutes ses armes fixes.

« Après 5 minutes de combat, à 2 milles 1/2 au nord 70 ouest de Dunkerque, au cours de la troisième passe, l'hydravion, désarmé, est tombé à la mer. Il s'est brisé et a coulé instantanément.

« Le pilote, blessé à la tête, a été soutenu par le radio pendant 10 minutes, puis il a coulé.

« Le radio a gagné à la nage le cargo *Lucien-Gougy*, qui se dirigeait vers le lieu de l'engagement. Il l'a atteint au bout de 45 minutes.

« Les recherches effectuées sur les lieux par le *Lucien-Gougy* n'ont permis de retrouver que l'enveloppe contenant le courrier de la Préfecture Maritime 1^{re} Région et le cahier d'enregistrement des signaux. »

Un illustre pilote allemand a écrit dans ses mémoires, après la guerre, la phrase suivante : « Je me demande encore comment certains [aviateurs français] osaient s'attaquer à nous avec les avions et les armes dont ils disposaient. » Peut-être était-ce lui l'assaillant de l'hydravion-facteur, pourquoi pas ? On imagine aisément le pilote allemand suffoqué de voir le mitrailleur arrière du Laté 298, pauvre canard touchant de lenteur, ouvrir le feu le premier et répondre jusqu'à la fin à la formidable nappe de projectiles de Messerschmitt 110, continuant à tirer coup par coup, comme avec un fusil, une fois sa mitrailleuse enrayée. Je trouve ce mince épisode significatif et, en un sens, aussi impressionnant que bien des grandes batailles aériennes de la guerre.

La veille, quatre hydravions semblables, commandés par le lieutenant de vaisseau Lamiot, avaient rencontré neuf Messerschmitt 109 et ouvert le feu contre eux. Les

aviateurs combattant à bord de ces Laté 298 ne pouvaient évidemment pas espérer demeurer en l'air plus de quelques minutes. L'un de ceux-ci réussit cependant à sauver son hydravion en se dérochant dans un grain de pluie après que son mitrailleur arrière eut été grièvement blessé. Le bilan des quelques minutes d'engagement était : deux tués, quatre disparus, deux blessés.

Les escadrilles de l'aéronavale, repliées de base en base à mesure de l'avance allemande, furent engagées jusqu'à la fin, notamment dans les actions contre le port de Gênes et la flotte italienne. Leurs aviateurs furent parmi ceux qui combattirent dans les pires conditions d'inégalité.

Revenons maintenant à l'aviation terrestre.

Le 1^{er} juin 1940, le capitaine Accart décolla du terrain de Saint-Dizier à la tête d'une patrouille de trois Curtiss. La mission consistait à intercepter sur le chemin de son retour une expédition de bombardiers ennemis signalés dans la région de Bourges. Les raids allemands s'enfonçaient maintenant jusqu'au cœur du pays.

Peu après l'envol, la station radio de la base, qui aurait dû renseigner la patrouille sur les mouvements de la formation ennemie, cessa d'émettre. « Encore une panne, pensa Accart. Heureusement, la visibilité est excellente. Nous avons une chance de découvrir nous-mêmes les bombardiers. Normalement, ils tenteront de repasser la frontière au nord de Bâle. »

La patrouille arriva sans avoir rien découvert jusqu'à la verticale de Gray (au nord-est de Dijon), sur l'itinéraire supposé du retour des bombardiers, et là, elle se mit à décrire des cercles. Rien en vue. Un avion de chasse

ne peut décrire des cercles dans le ciel pendant des heures : l'autonomie du Curtiss est de 1 h. 20.

La station de Saint-Dizier ne parlait toujours pas. Le capitaine Accart était sur le point de se décider à faire demi-tour avec ses co-équipiers, lorsqu'il entendit le grésillement de sa radio, puis une voix remarquablement claire :

— Allo, trois zéro sept, allo trois zéro sept. Quarante bombardiers ennemis remontent la vallée du Rhône, au sud de Lyon, altitude 4.500.

C'était la station d'un autre groupe de chasse qui parlait, Accart ne savait pas laquelle. Le capitaine jeta un coup d'œil sur sa carte et se livra rapidement au calcul suivant : « Les bombardiers vont passer sur le Jura. Nous n'avons probablement pas assez d'essence pour leur livrer combat et rentrer ensuite. Mais nous avons le temps de nous poser à Dijon, d'y faire de l'essence et de redécoller à temps pour l'interception ». Il donna un ordre à ses co-équipiers; quelques minutes plus tard, les trois Curtiss se posaient à Dijon. Le terrain était parsemé de cratères de bombes, désert, les bâtiments à demi détruits. Quelques mécaniciens s'approchèrent, l'air épuisé, le visage sombre :

— La base est évacuée. Nous, on va partir aussi.

— Il y a tout de même moyen de faire de l'essence? demanda le capitaine.

Un camion-citerne se trouvait encore là. L'un des Curtiss avait à peine rempli ses réservoirs que les sirènes se mirent à mugir. Alerte aérienne.

— Décollez tout de suite et couvrez le terrain, dit Accart au pilote de l'avion prêt.

Les réservoirs des deux autres Curtiss furent remplis aussi, tandis que les mécaniciens regardaient le ciel.

Le capitaine Accart dut encore remplir et signer quelques papiers. Les formalités administratives militaires tenaient jusqu'au bout. Enfin, la patrouille se retrouva en l'air.

Accart entendit de nouveau la station trois zéro sept, qui suivait le vol des bombardiers allemands et donnait l'ordre à une patrouille de se porter au-dessus de Dijon, altitude 4.000 mètres. Les Curtiss mirent le cap sur la ville. Ils aperçurent bientôt au-dessous d'eux cinq Dewoitine 520. Le Dewoitine 520, qui avait été mis en service le 15 mai, pouvait voler à 530 kilomètres-heure. Armé d'un canon de 23 millimètres et de quatre mitrailleuses, il était le seul avion français qui pût lutter à armes égales avec le Messerschmitt 109.

La station trois zéro sept dirigeait maintenant les Dewoitine sur Pontarlier. Les Curtiss prirent aussi cette direction. Soudain, l'un des Dewoitine appella trois zéro sept :

— J'aperçois trois monoplaces au-dessus de moi!

— Qu'est-ce que vous dites?

Le dialogue se poursuivit.

— Ce sont sans doute des Anglais, disait un Dewoitine.

— Allez les reconnaître, mais ne vous battez pas.

Accart vint montrer ses cocardes aux camarades inconnus.

— Allo, trois zéro sept, ce sont des Curtiss, dit le Dewoitine.

Les pilotes des Curtiss entendaient dans leurs écouteurs les speakers de la station trois zéro sept s'interroger l'un l'autre : « A quel groupe peuvent-ils bien appartenir? Qu'est-ce qu'ils font ici? » A ce moment, la forma-

tion de bombardiers allemands apparut, au Sud-Sud-Est. Les Curtiss et les Dewoitine foncèrent.

La correction commandait de laisser aux Dewoitine, qui travaillaient dans leur secteur, l'initiative des opérations. Ceux-ci vinrent sur l'arrière des bombardiers, attaquant le centre et l'aile droite. Accart piqua sur l'aile gauche avec ses coéquipiers. Un Heinkel III grossit dans son collimateur. Accart pressa la détente de ses mitrailleuses, tirant plusieurs rafales. Le bombardier se mit à fumer, perdant de la vitesse. « Son compte est réglé » pensa Accart. A ce moment, lui-même perdit connaissance.

La première sensation qu'il éprouva en revenant à lui fut celle du sang coulant sur son visage, comme le jour où une balle avait pulvérisé son pare-brise. Mais cette fois la situation devait être plus grave, car le capitaine sentait qu'il n'avait pas vraiment repris conscience. Il était encore comme endormi, ou assommé.

Il regardait de tout près sa main gantée qu'il venait de passer instinctivement sur son visage : le gant était rouge de sang. Accart s'aperçut alors que cette main était sa main droite, qui normalement aurait dû tenir le manche à balai. Le manche à balai était abandonné. La main gauche tenait encore la manette des gaz, ouverte à plein régime. Accart eut alors l'idée de regarder l'indicateur de vitesse : son aiguille indiquait 600 kilomètres à l'heure et elle continuait à progresser sur le cadran. Le Curtiss avait dépassé sa vitesse horizontale maxima, il était certainement en piqué.

Presque aveuglé par le sang, Accart ne voyait rien que l'étroit espace de son habitacle. « Je vais essayer de sauter » pensa-t-il. Il dut faire un énorme effort de volonté pour ouvrir la cabine et manœuvrer le dispositif

qui le libérait des bretelles et de la ceinture. Tous ses gestes étaient extraordinairement lents et le sol devait se rapprocher à une vitesse terrifiante. Enfin, Accart se poussa au dehors, sortit le bras gauche. Ce bras fut retourné par la vitesse. D'un nouvel effort, le capitaine parvint à se jeter dans le vide.

Tout corps tombant d'un avion possède la même vitesse que l'avion. Si le parachute est ouvert à ce moment, il se déchire instantanément. Il faut laisser à la pesanteur le temps d'agir. Il ne faut pas trop attendre non plus, on comprend pourquoi. Le capitaine Accart n'avait qu'un seul bras valide, et sa main cherchait instinctivement, sur sa poitrine, la poignée d'ouverture. Il perdit de nouveau connaissance.

Il fut ramené à la conscience une nouvelle fois par des secousses extrêmement pénibles. Il entendit un bruit de moteur ; de moteur d'auto. Ouvrant les yeux, il vit un infirmier qui se penchait sur lui :

— T'es bien un Français, au moins ? Oui ? Eh bien, mon vieux, t'en fais pas, t'es sauvé.

A l'hôpital de Pontarlier, il apprit qu'il avait une fracture ouverte à la jambe gauche, des dents cassées, des contusions multiples, le visage criblé d'éclats ; l'un de ceux-ci avait pénétré entre ses deux yeux jusqu'à cinq centimètres de profondeur, par miracle sans toucher le cerveau.

Après une première opération à la jambe, le capitaine Accart fut évacué vers l'hôpital de Lyon. Son transport eut lieu à bord d'un petit avion sanitaire dont le pilote, un réserviste, déclara, comme le soir tombait, qu'il n'avait jamais volé de nuit et qu'au surplus, la brume commençait à couvrir le sol. Le blessé étendu, rendu

aveugle par ses bandages, se mit à lui donner des conseils :

— Le terrain d'Ambérieu est souvent dégagé alors que celui de Bron est bouché, tâchez de vous poser là... Descendez en gardant un peu de gaz et à la vitesse minima...

Au lieu d'écouter ces conseils, le pilote réduisit les gaz d'un seul coup; l'avion rebondit terriblement; le pilote remit les gaz, refit un tour de piste dans le noir en se balançant. Accart pensait : « Il va s'écraser et moi avec ». Mais la chance n'avait pas abandonné le chef de l'escadrille 1/5. L'avion se posa enfin, brutalement, mais sans casse. Trente minutes plus tard, Accart se trouvait de nouveau sur une table d'opération. La guerre en France ne devait pas durer assez longtemps pour lui permettre de reprendre le commandement de son escadrille.

Le nouveau chef de la 1/5 était Marin La Meslée. Le 3 juin, il reçut l'ordre de décoller avec tous les avions disponibles de son unité pour intercepter une formation de bombardiers allemands en route vers Paris. Les Curtiss rencontrèrent au-dessus de Reims 50 Dornier 215 protégés par des Messerschmitt, qu'ils attaquèrent de face. Après un engagement rapide, la formation allemande remit le cap vers l'Est. Marin La Meslée avait pris en chasse et déjà endommagé un Dornier isolé lorsque deux chasseurs arrivèrent au-dessus de lui. Pensant qu'il s'agissait de deux camarades venant lui prêter main forte, Marin La Meslée ne se détourna pas de son objectif. Il entendit alors un bruit formidable et vit son pare-brise et son tableau de bord se couvrir d'étoiles : les camarades étaient en réalité deux Messerschmitt 110. Marin La

Meslée put se dégager en piqué, redressa près du sol et rentra à la base. Une fois atterri, il vit que les balles allemandes avaient exactement dessiné sur le tableau de bord la silhouette de sa tête. Aucun projectile ne l'avait seulement éraflé.

L'escadrille livra encore d'autres combats et abattit d'autres avions ennemis entre le 3 et le 11 juin, jour où le groupe reçut l'ordre de quitter Saint-Dizier. Le combat continua encore quelques jours dans des conditions extrêmement pénibles, un repli succédant à l'autre, les communications devenant de plus en plus précaires, les pilotes se demandant avant chaque atterrissage s'ils n'allaient pas se poser sur un terrain déjà aux mains de l'ennemi.

Le 20 juin, les Curtiss de la 1/5 franchirent la Méditerranée sous la conduite de Marin La Meslée et se posèrent à Alger. A la fin du mois, ils furent désarmés, selon les conventions de l'armistice. Depuis le début de la guerre, ils avaient remporté, comme on l'a déjà dit, 71 victoires.

D'autres unités qui remportèrent moins de victoires combattirent dans des conditions tout aussi difficiles, parfois plus difficiles. Ce fut, par exemple, le cas de l'escadrille 1/2, ex. SPA 3, l'escadrille de Guynemer.

La SPA 3 (de qui la SPA 67, devenue la 1/5, était, comme on l'a expliqué au début, la « filleule »), avait reçu pendant l'entre-deux guerres sa nouvelle désignation : escadrille 1/2. Mais tous les aviateurs qui en faisaient partie continuaient à dire : la SPA 3, et la tradition y était cultivée plus religieusement qu'au sein d'aucune autre unité.

La cigogne aux ailes baissées était peinte sur tous les avions et gravée sur tous les meubles. Dans la salle des

pilotes, à l'intérieur d'une vitrine, se tenait le fétiche fameux, une cigogne en peluche un peu mitée. Les murs étaient couverts de photos et de portraits représentant Guynemer et les autres as de l'escadrille. Tout nouveau pilote devait, avant d'être accueilli par ses camarades, lire le cahier d'ordres de la guerre de 1914-1918 portant mention des 175 victoires officielles, 161 probables. Or, le 3 juin 1940, au matin, neuf mois après le début des hostilités, la SPA 3 n'avait encore à son actif qu'une seule victoire homologuée.

Pendant les cinq premiers mois de la guerre, cette escadrille avait été basée à Beauvais et ses pilotes n'avaient pas aperçu un seul avion allemand. Ensuite, l'unité transférée dans la zone d'opérations aériennes de l'Est, ses pilotes avaient manqué de chance les rares fois où il leur avait été donné de voir l'ennemi. Eussent-ils été plus heureux, la chance eût difficilement aboli la terrible infériorité matérielle qui les handicapait vis-à-vis de leurs adversaires : la SPA 63, héritière d'une tradition prestigieuse, était équipée d'avions Morane 406.

Le Morane 406 volait à 450 kilomètres-heure et montait à 12 mètres par seconde. Le Messerschmitt 109 mis en service dès novembre 1940 atteignait 550 kilomètres à l'heure et grimpa à 21 mètres par seconde ; ses armes possédaient le système d'alimentation dite « continue », par bandes, alors que les Morane 406 utilisaient des chargeurs impossibles à remplacer en vol, qui ne lui assuraient que quinze secondes de feu.

Quant à la supériorité de vitesse des Morane 406 sur les bombardiers et avions de reconnaissance allemands, on en a déjà dit un mot, elle était de l'ordre d'une dizaine de kilomètres-heure à peine. Les chasseurs de la SPA 3, lorsqu'ils attaquaient classiquement par l'arrière des

formations de ces avions allemands, ne pouvaient pas foncer sur eux comme des vautours : ils les poursuivaient péniblement, exposés au feu des mitrailleuses arrière des bombardiers et aux attaques fulgurantes des Messerschmitt d'escorte. Lorsqu'ils dégageaient après avoir tiré, ils devaient presque toujours perdre tout espoir de rattraper une nouvelle fois la formation.

« Le 2 juin au soir, a écrit le capitaine Williame, commandant de la SPA 3, le commandant Daru me dit que le général commandant la zone d'opérations Est s'étonnait qu'à la suite de ces deux journées du 1^{er} et du 2 juin, nous n'ayons abattu aucun appareil ennemi. Les larmes aux yeux, je lui répondis que nous ne pouvions pas faire mieux : sur trois avions qui avaient attaqué, l'un avait été mis en flammes et l'autre gravement endommagé par le tir ennemi. Il n'y allait pas de notre faute si nos avions périmés nous interdisaient toute manœuvre. »

Les souvenirs du capitaine Robert Williame, qui avait pris le commandement de la SPA 3 en 1937, à l'âge de vingt-six ans, ont été publiés sous le titre « L'Escadrille des Cigognes » (1). Ils font apparaître la personnalité d'un chef remarquablement instruit de son métier de pilote, intelligent et bienveillant, non conformiste, sachant exposer avec rigueur et clarté les causes de l'infériorité technique et numérique de l'aviation française en 1939-1940, mais critiquant avec une égale sévérité ce qu'il considérait comme ses erreurs personnelles. « J'avait été très sensible à ce blâme, ajoute-t-il à propos des reproches du 2 juin. Après avoir longuement réfléchi, il me fallut bien admettre que j'avais dû me tromper.

(1) Arthaud, éditeur.

La bonne méthode serait, probablement, d'attaquer par l'avant en léger cabré, ou trois quarts arrière en piqué assez accentué. »

La nouvelle méthode fut mise en œuvre le 5 juin, contre une formation de quinze Junkers 81 : quatre furent abattus, dont deux par le capitaine Williame. Le 8 juin, la SPA 3 reçut l'ordre de se poser sur le terrain de Coulommiers, où d'autres avions de chasse étaient déjà concentrés en vue d'un effort d'ensemble contre la terrible activité du bombardement ennemi. Williame était venu là à la tête d'une patrouille triple : neuf avions.

— Le secteur est très mauvais, lui dit un camarade. Ce soir, vous serez trois de moins.

La patrouille triple décolla à 16 heures. Des hauteurs du ciel, on découvrait plusieurs villes en train de brûler. Les Morane 406 aperçurent aussi une formation de vingt bombardiers protégée par des Messerschmitt 109 et 110 et ils l'attaquèrent. Le capitaine Williame abattit trois chasseurs ennemis en quinze secondes. Aucun aviateur au monde ne l'avait jamais fait.

Le même jour, à 13 h. 45, il décolla de nouveau à la tête de sa patrouille triple et, au cours de cette seconde mission, il abattit trois bombardiers en piqué Junkers 87 (Stukas). Au total, six avions abattus en 3 h. 30, ce qui constituait un autre record mondial. La SPA 3 remporta ce jour-là neuf victoires et trois le lendemain. Elle devait en remporter en tout vingt et une, plus sept probables. Après l'armistice, elle fut dissoute en France et ses avions désarmés.

Du 3 septembre 1939 au 23 juin 1940, l'aviation de

chasse française (moins de 500 avions) a abattu un millier d'appareils allemands, perdant plus de 200 pilotes. Les chiffres détaillés de ces victoires et de ces pertes ont été cités dans de nombreux ouvrages, ainsi que les noms des pilotes qui se sont illustrés au cours des combats.

On sait que les pilotes de chasse de la R.A.F. devaient, à partir du mois d'août 1940, soutenir contre l'aviation allemande lancée à l'assaut de l'Angleterre une bataille très longue, terriblement dure, et finalement victorieuse. « On ne peut sous-estimer la part indirectement prise par nos pilotes à la victoire anglaise, a écrit le général de brigade aérienne Hébrard (1). Que serait-il en effet advenu de la Grande-Bretagne si Goering avait encore disposé, fin août, de ces effectifs supplémentaires ? Si donc cette victoire anglaise fut bien le « miracle de la volonté » d'un grand peuple, n'oublions pas que ce miracle ne se serait peut-être pas réalisé si l'aviation de chasse française de 1940 ne s'était sacrifiée pour la même cause. »

Avant de clore ce chapitre, rappelons quel a été le destin des principaux personnages évoqués.

Le capitaine Williame, neuf fois victorieux, avait survécu à la campagne de France. Il s'est tué le 31 octobre 1940 au cours d'un vol d'entraînement sur le terrain de Salon, en Provence.

Quatre ans plus tard, le 20 septembre 1944, le commandant Marin La Meslée atterrissait sur ce même terrain de Salon à la tête du groupe de chasse I/5 (groupe « Champagne »). Cette unité avait été reconstituée et entraînée en Afrique du Nord après le débarquement

(1) *Vingt-cinq années d'aviation militaire*, Albin Michel, éditeur.

allié. Equipée de chasseurs-bombardiers américains P. 47 « Thunderbolt », elle fut, après quelques missions sur l'Italie du Nord, engagée dans la conquête de la rive gauche du Rhin. Au cours de cette campagne, le commandant Marin La Meslée tomba « dans un ouragan de Flak » au-dessus du pont de Neufbrisach.

Quant au capitaine Accart, aujourd'hui lieutenant-colonel, il passa, en novembre 1942, en Espagne, où il fut interné; libéré, il gagna Alger où il fonda en janvier 1944 le groupe « Berry ». Cette unité entra fin avril en opérations dans les rangs de la R.A.F. comme Squadron 345 sous les ordres du « commandant Bernard », pseudonyme de Jean Accart. Elle fut spécialisée dans les mitraillages ou bombardements en piqué d'objectifs au sol. Treize de ses pilotes furent abattus au cours de ces missions, presque tous par la Flak. La vie de ce groupe a été racontée par quelques-uns de ses pilotes dans un volume assez court intitulé « Silence, on vole ! » (1), dont les auteurs ont constamment préféré l'humour à l'emphase, mérite appréciable alors qu'il s'agissait d'aventures où leur vie était chaque fois exposée. On reconnaît là l'influence du chef intelligent et humain.

(1) Arthaud, éditeur.

II

FRANÇAIS DANS LA R. A. F. :

JEAN MARIDOR, DE L'ESCADRILLE DU CORBEAU

ON était au mois d'août 1941, mais on se serait aussi bien cru au mois de novembre, sur ce rivage du Pays de Galles, sablonneux, sinistre, sans un arbre. Le vent soufflait presque en tempête, la mer était grosse. Le bombardier, un Beaufort, était apparu au ras des flots, se balançant, visiblement désemparé; quelques secondes plus tard, on l'avait vu tomber dans la mer et sombrer. Sans doute avait-il tenté d'atteindre le terrain de Valley : il s'en était fallu de moins d'un kilomètre.

Maintenant, des aviateurs de la base et aussi des paysans des environs se tenaient là sur le rivage, dans le vent qui soulevait le sable, regardant les minuscules points sombres qui étaient des hommes tentant désespérément de gagner la côte à la nage : l'équipage du bombardier, plus les six hommes d'un canot de sauvetage, qui venait de se retourner. D'autres hommes entraient dans la mer pour aller à la nage au secours des naufragés.

— Ils sont fous, disaient ceux du rivage. Ils vont y rester aussi.

D'autres aviateurs et d'autres paysans arrivaient encore, en courant. Un grondement se fit entendre au-dessus de la plage, un Spitfire passa en trombe. On le vit descendre au ras des vagues, passer au-dessus des points à peine visibles sur la mer, reprendre de l'altitude, revenir. Trois fois, il revint au-dessus des naufragés. Plusieurs de ceux-ci avaient déjà disparu. Au quatrième passage, quelque chose se détacha du Spitfire.

— Il lâche un dinghy (1), s'écrièrent des aviateurs. Ah ! ça ne va pas !

Emporté par la vitesse et par le vent, le dinghy était tombé loin des naufragés, à plusieurs centaines de mètres. Le Spitfire avait failli heurter les vagues. Il reprit encore un peu de hauteur et repassa au-dessus des naufragés, plusieurs fois. Mais il n'y avait rien à faire. Le pilote devait être désespéré d'aller et venir ainsi au-dessus de ces malheureux en train de couler, sans pouvoir les secourir. Presque tous avaient maintenant disparu. Le Spitfire remit le cap sur la plage. Plusieurs aviateurs reconnurent ses marques.

— C'est le flight-commander Mouchotte, dit l'un d'eux.

René Mouchotte avait remporté quelques jours plus tôt sa première victoire aérienne. Il était flight-commander depuis le 5 août, c'est-à-dire que les chefs de la R.A.F. n'avaient même pas attendu cette première victoire pour confier au jeune lieutenant français le commandement d'une escadrille — d'une escadrille *britannique*, fait sans précédent et qui fut trouvé sensationnel. Ils avaient déjà reconnu en lui davantage qu'un pilote consommé, habile et calme : ils avaient discerné l'intelligence, le talent organisateur, la fermeté bienveillante, la compréhension,

(1) Esquif de sauvetage en caoutchouc.

les dons pédagogiques, bref toutes les qualités d'un chef. On sait que René Mouchotte devait, par la suite, recevoir le commandement d'un squadron (2 escadrilles) britannique, puis celui du Groupe « Alsace », à la tête duquel il fut tué en combat. La publication de ses « carnets », que tout le monde a lus (1), a contribué à rendre définitivement illustre la mémoire de ce prince du ciel. C'est parce qu'il me semble qu'il n'y a rien à ajouter au portrait de René Mouchotte — pas plus qu'à celui de Clostermann, qui fut son subordonné et son élève avant de s'illustrer à son tour jusqu'à devenir le virtuose de la chasse et « l'as des as » français — que j'ai choisi de m'arrêter ici sur un autre pilote français qui, justement, se trouvait parmi les aviateurs accourus sur la grève de Valley ce 30 août 1941 : Jean Maridor.

Le nom de ce petit homme trapu, aux yeux éveillés, au profil aérodynamique, est probablement moins célèbre en France qu'il ne l'a été en Grande-Bretagne. D'après tous les témoignages de ses camarades, il parlait beaucoup plus volontiers des autres que de lui-même et, à ma connaissance, il n'a pas laissé de mémoires ; il ne vivait que pour l'action : voler et combattre. Or, la brève existence de Jean Maridor, fils d'épicier, ex-garçon coiffeur devenu capitaine dans la R.A.F. et dont le palmarès devait atteindre quinze victoires aériennes plus vingt-cinq navires coulés, fournirait cependant le thème d'un scénario extraordinaire.

Les parents qui ont des enfants excessivement timides ou excessivement sensibles s'inquiètent souvent à tort.

(1) *Les carnets de René Mouchotte*, Flammarion, édit.

C'est-à-dire qu'ils s'inquiéteraient bien davantage s'ils pouvaient prévoir que leur oisillon tremblant deviendra un casse-cou. Bébé, Jean Maridor (son double prénom de baptême était Jean-Marie; il était né au Havre en 1920) pleurait dès qu'il voyait un visage inconnu. A trois ans, le sifflet d'un remorqueur lui causa une sorte de crise nerveuse. Mais voyez comme l'enfance est un mystère : quelques mois plus tard, M. et M^{me} Maridor ne purent résister au désir d'assister à un meeting d'aviation, à l'aérodrome de Bléville, près du Havre. Ne sachant à qui confier leur petit garçon, ils l'emmenèrent.

— On verra bien, dit la mère. S'il est trop malheureux, je rentrerai avec lui.

Or, le petit garçon vit les avions, entendit le vrombissement des moteurs, et il trépigna d'enthousiasme. Il devint ensuite un enfant normal, calme et très raisonnable. Studieux, docile et appliqué à l'école primaire.

— Faites-en un instituteur, dit le maître d'école à M. Maridor lorsque Jean eut obtenu son certificat d'études.

Les Maridor tenaient une petite épicerie. Instituteur, leur fils gravirait un échelon. Jean entra au cours supérieur. Ce fut à ce moment que l'élève studieux et docile cessa totalement de s'intéresser à son travail d'écolier. A quoi s'intéressait-il ? Aux avions. Il fabriquait des avions avec son meccano. La plupart des jeunes garçons en font autant, c'est vrai, mais la plupart des jeunes garçons ne courent pas, aussitôt la classe finie, jusqu'à l'aérodrome voisin pour aider à l'astiquage des avions. Voilà ce que faisait le jeune Jean Maridor à treize ans. (Nous aurons l'occasion de rencontrer un peu plus loin un grand as canadien de qui les débuts furent exactement les mêmes.) Les propriétaires d'appareils de tourisme

riaient et disaient à Jean : « Tiens, petit, voici pour toi ». Mais Jean refusait l'argent :

— Non, merci. Je vous demanderai seulement de m'emmener un jour où vous aurez une place.

Ce fut ainsi qu'il prit le baptême de l'air et qu'il commença à voler de temps en temps, comme passager. Ses notes au cours supérieur devenaient de plus en plus mauvaises.

— J'en ai assez de cette plaisanterie, dit un jour son père. Tu vas quitter l'école et choisir un métier. Qu'est-ce que tu veux devenir ?

Jean pensa qu'il était trop tôt pour répondre : « aviateur ». Il répondit : « Je ne sais pas ».

— Bon, dit M. Maridor, eh bien ! tu vas entrer en apprentissage chez le voisin.

Le voisin était coiffeur. Pendant trois ans, Jean coupa des cheveux et savonna des barbes, mais sans conviction. Il continuait à passer tous ses loisirs à l'aérodrome. Dans la journée, dès qu'un avion passait, il abandonnait son client et sortait de la boutique pour regarder en l'air. Le coiffeur n'était pas content, ni M. Maridor.

— Enfin, oui ou non, veux-tu te décider à faire convenablement quelque chose ? demanda celui-ci à son fils en 1936.

— Oui, dit Jean. Je veux être pilote d'aviation. Pilote d'essais.

M. Maridor n'était pas un sot, ni un mauvais père.

— Eh bien, dit-il, puisqu'il n'y a que cela qui t'intéresse, fais-le. Mais fais-le bien. Je t'aiderai autant que je pourrai. Allons nous renseigner à l'aéro-club.

Pour accéder à une véritable carrière de pilote civil qui vous permette de vivre de ce métier, il est absolument nécessaire de posséder le brevet de pilote militaire.

Et la seule voie ouverte à Jean Maridor pour entrer dans l'Armée de l'Air était l'école de sous-officiers d'Istres.

— Il y a un concours, dit le chef-pilote de l'aéro-club. Le niveau est à peu près celui du brevet supérieur.

— Veux-tu reprendre tes études? demanda M. Maridor à son fils.

— Oui.

— Veux-tu retourner au cours supérieur ou entrer au lycée? Je paierai tes études et ton entretien.

— Non, dit Jean. Je suivrai des cours par correspondance, tout en continuant à être garçon coiffeur.

Ainsi fit-il. Et, voyez comme la bonne orientation est importante, comme elle libère les ressources de l'individu : de ce jour, Jean Maridor redevint un élève appliqué — et un bon garçon coiffeur! La journée au salon de coiffure, le soir, penché sur ses cahiers.

Entre ces deux occupations, Jean Maridor trouvait le temps de continuer à fréquenter l'aérodrome et de passer ses brevets de pilote de tourisme : brevet de pilotage du 1^{er} degré à seize ans, brevet du second degré à dix-huit ans. Le premier instructeur qui le prit en main, exécuta d'abord un certain nombre d'acrobaties pour voir si l'aspirant pilote d'essais ne risquait pas de se dégoûter dès qu'il aborderait autre chose que la promenade. Jean ne soufflant mot, l'instructeur insista si bien qu'à l'atterrissage il se sentait lui-même quelque peu fatigué.

— Eh bien? demanda-t-il à son élève.

Celui-ci ne paraissait pas pressé de quitter l'avion.

— C'est merveilleux, dit-il. Si vous étiez chic, vous recommenceriez.

Dès qu'il prit les commandes, l'adolescent qui avait été un bébé presque maladivement nerveux manifesta l'aisance et la sûreté des êtres faits pour voler. Il passa

son second degré par un temps épouvantable, grelottant parce qu'il ne s'était pas assez couvert, mais parcourant son circuit (Le Havre-Dieppe-Berck-Abbeville-Le Havre, avec atterrissages et envols) et exécutant ses manœuvres avec une maîtrise absolue. Il ne savait pas encore qu'il deviendrait un spécialiste du temps impraticable.

A la session de mai 1939, il fut reçu brillamment au concours de l'École d'Istres. Il contracta un engagement de cinq ans dans l'Armée de l'Air et reçut son ordre de départ le 1^{er} septembre 1939. Il était affecté à l'École d'Angers, annexe de l'École d'Istres. Parmi les élèves pilotes de son cours, il était le seul non-bachelier. Cela ne l'empêcha pas de se classer premier à la fois en pilotage et en théorie.

En mars 1940, il fut envoyé à Etampes où on lui dit :

— Caporal-pilote Maridor, soyez content : vous allez bientôt recevoir un Dewoitine 520.

Le Dewoitine 520 était le seul avion français capable de lutter à armes égales avec le Messerschmitt 49. Les premiers appareils de ce type ne furent mis en service que le 15 mai 1940. Jean Maridor toucha le sien en juin, quelques jours avant l'armistice. Quarante-huit heures plus tard, il recevait l'ordre de le détruire. Son unité s'était repliée dans le Sud-Ouest, les Allemands continuaient à avancer.

Jean Maridor quitta Biarritz avec cinq camarades, à bord d'une barque de pêche qui mit le cap sur l'Angleterre. Espérer atteindre l'Angleterre avec cette barque était dérisoire, mais en 1940, un sur quatre de tous les navires flottant sur la mer était britannique. Quarante-huit heures après leur appareillage, Jean Maridor et ses compagnons furent recueillis par un cargo anglais.

« La Royal Air Force s'est trouvée à la fin de la première année de la guerre devant un problème formidable, mais romanesque », a écrit Hector Bolitho, dans *Combat Report*. « L'aviation devait absorber les centaines de pilotes européens venus en Grande-Bretagne quand leurs propres pays étaient tombés devant les envahisseurs. Les premiers mois, des Polonais et des Tchèques avaient traversé l'Europe pour s'engager dans ce qui avait été auparavant une arme essentiellement anglaise. Ensuite arrivèrent des pilotes norvégiens, hollandais, danois et français qui s'étaient évadés pour poursuivre la lutte... On considérait la venue de ces pilotes avec ahurissement... Il n'était pas facile pour la Royal Air Force de les absorber tous avec leurs multiples langages. De nombreux chefs de groupe et d'escadrille devaient commander des pilotes qui ne parlaient pas un mot d'anglais. »

En réalité, il n'était pas question, pour les chefs de groupe et d'escadrille britanniques, de commander des pilotes ne parlant pas un mot d'anglais : c'étaient ceux-ci qui, premièrement, devaient apprendre l'anglais. Sinon, il en serait résulté des malentendus terrifiants. Ensuite, ceux des arrivants qui étaient déjà des pilotes formés et même consommés devaient apprendre à se servir des appareils britanniques, puis s'instruire de l'organisation, des règlements, de la tactique et même des traditions non écrites mais impératives de cette « arme essentiellement anglaise » qu'était la R.A.F. L'assimilation de toutes ces connaissances devait représenter pour le caporal Jean Maridor, à peine sorti de l'école d'entraînement, n'ayant jamais combattu, une tâche formidable, mais non pas romanesque.

Les pilotes français venus en Angleterre pour continuer

la lutte, furent accueillis comme des frères le premier jour où ils touchèrent le sol britannique — que ce fût en Angleterre ou bien à Gibraltar, où arrivèrent René Mouchotte et d'autres aviateurs envolés d'Afrique du Nord. Mais aussitôt ensuite, la R.A.F. examina chaque cas particulier avec l'extrême circonspection qui est de mise en Grande-Bretagne à l'égard de tout personnage ou objet d'origine non britannique. Il ne suffisait pas d'être gradé, de produire des brevets — la plupart des arrivants n'avaient d'ailleurs pas eu le temps de se munir de tous leurs papiers — ni de dire : « J'étais ceci, j'ai fait cela ». Il fallait faire ses preuves, abondamment.

Jean Maridor commença donc par apprendre l'anglais, puis il suivit la longue filière de l'instruction dans la R.A.F. Il dut s'accommoder de l'humeur bourrue de sergents chargés d'inculquer à tous ces étrangers, pilotes ou non, la connaissance des règlements militaires britanniques, jusque dans leurs plus infimes détails. Il passa ensuite par plusieurs centres d'instruction où il dut réapprendre en anglais, selon les méthodes et avec les habitudes britanniques, ce qu'il avait déjà appris en français : la théorie du pilotage, la navigation, les transmissions. Enfin, il reçut la permission de se hisser de nouveau dans la carlingue d'un avion.

Au camp de Saint-Atham, près de Cardiff, puis à Odiham, près de Salisbury, il vola sur des appareils moins rapides et moins difficiles à piloter que ceux à bord desquels il avait déjà volé en France, infiniment moins intéressants que le Dewoitine 520 auquel il avait à peine eu le temps de toucher, mais différents par quelques détails mécaniques particuliers qui nécessitaient une rééducation de certains réflexes : par exemple, le sens de la manette des gaz était inversé, de sorte que pour

décoller, au lieu de la tirer à soi, il fallait la pousser en avant. Ce simple détail causa bien des accidents et même des morts parmi les pilotes venus du continent. Au centre de Sutton Bridge, où Jean Maridor fut envoyé ensuite, la moyenne des morts accidentelles était de une par jour. C'était là qu'on essayait les pilotes étrangers sur des Hurricanes. Le Hurricane atteignait 526 kilomètres-heure de vitesse maxima et son organisation intérieure était des plus compliquées : le pilote devait manœuvrer quatorze commandes ou boutons avant de décoller, tout oubli risquant d'être fatal. Jean Maridor apprit patiemment, comme ses camarades, les phrases mnémotechniques que tous récitait à mi-voix aussitôt assis sur leur siège.

Après l'instruction individuelle et l'école de tir, ce fut l'école de vol en formation. La formation serrée dans les escadrilles de chasse était une règle d'or de la R.A.F. et certains squadrons en poussaient le souci jusqu'à l'obsession quasi maniaque, faisant à chaque occasion défiler leurs appareils « aile dans aile » à se toucher. Il est vrai que cette discipline devait constituer une défensive efficace dans les combats où s'affrontèrent de nombreux chasseurs, pendant la bataille aérienne de Grande-Bretagne et, plus tard, au-dessus du continent.

Lorsque la R.A.F. considéra que le caporal français Jean Maridor avait suffisamment assimilé son enseignement et qu'il était apte à combattre dans un groupe britannique de chasse, elle le nomma sergent-pilote et l'affecta au Squadron 615 à Valley.

Bien entendu, au cours de ce long apprentissage, Jean Maridor n'avait pas partagé absolument tout son temps entre des machines volantes et des instructeurs. Il avait découvert un peu de la Grande-Bretagne, ce qu'en pouvait découvrir en cette première année de guerre un

garçon de vingt ans, pas bien riche et assez isolé dans ce pays proche de la France, mais exotique pour des Français : les petites villes de briques toutes semblables au milieu de la verte campagne, les stations balnéaires où des jeunes gens et des jeunes filles jouaient au tennis à quelques mètres des petits blockhaus et des barbelés de défense contre l'invasion, touchants ouvrages surtout destinés à soutenir le moral des habitants; les grandes villes industrielles avec leurs faubourgs enfumés, les pubs où le vin était inconnu...

Jean Maridor s'était rendu plusieurs fois à Londres. Il est fort probable qu'il avait, comme de nombreux pilotes, obtenu l'autorisation de jeter un coup d'œil dans le célèbre « Operation room », cerveau de la R.A.F., enfoui à quatre-vingt mètres sous terre, où étaient centralisés tous les renseignements sur les formations aériennes ennemies en vol vers l'Angleterre et d'où partaient tous les ordres destinés aux escadrilles de chasse. Là, des jeunes filles, armées de rateaux, déplaçaient sur une immense carte de l'Angleterre posée sur une table, les silhouettes matérialisant les avions ennemis, tandis que des officiers installés dans une corniche et qui pouvaient connaître à chaque seconde, grâce à un tableau lumineux, la situation de toutes les escadrilles britanniques, téléphonaient aux P. C. des bases...

Les pilotes de différentes nationalités venus d'Europe étaient relativement peu nombreux dans chaque centre et quelque peu perdus dans la masse des Britanniques et des hommes des dominions. Les exilés parlaient entre eux de leur pays; avec les autres, à peu près uniquement d'aviation ou de sport.

Lorsque Jean Maridor arriva à Valley, le moral des pilotes n'était pas bon. Non qu'ils fussent déprimés, peu

désireux de se battre : ils étaient, au contraire, furieux de ne pas se battre assez. Le Squadron 615, dit « Squadron Churchill » qui s'était illustré au cours de la bataille aérienne de Londres, était affecté depuis son arrivée à Valley (avril 1941) à l'escorte des convois en mer d'Irlande, travail pénible et ingrat : peu de rencontres avec l'ennemi, peu d'occasions de remporter de brillantes victoires, alors que les pilotes d'autres escadrilles enrichissaient leur palmarès (en anglais leur *score*). Et le bruit courait que le squadron allait passer tout l'hiver à Valley. René Mouchotte écrivit à Londres qu'il se portait « volontaire pour tout, même pour aller combattre en Russie ». Jean Maridor lui demanda de faire savoir qu'il se portait volontaire dans les mêmes conditions. Or, le 6 septembre, l'ordre parvint que l'unité allait être déplacée vers la « base avancée » de Manston.

Manston se trouve sur la côte sud-est de l'Angleterre, près de Ramsgate. Lorsque les pilotes du Squadron 615, après avoir franchi l'Angleterre dans sa largeur, à bord de leurs Hurricanes, arrivèrent au-dessus du terrain de Manston, ils virent les traces de bombes allemandes. Les pilotes qui se trouvaient là leur expliquèrent aussitôt la signification des bosses qui parsemaient le terrain :

— L'aérodrome a été miné en prévision de l'invasion. Une installation électrique permet de tout faire sauter en une seconde. Maintenant, voici en quoi consiste le travail : attaque de la navigation ennemie...

— C'est plus drôle que l'escorte des convois, dirent les arrivants.

— Oui et non. Nous sommes ici à portée des canons allemands. Du cap Gris-Nez, les Allemands peuvent apercevoir le terrain à la jumelle. Cela veut dire qu'il

n'est pas question de s'élever en décrivant des cercles pour prendre la formation. A peine décollé, il faut se glisser entre les arbres et filer vers la mer.

L'unité que le Squadron 615 venait relever était le Squadron 242. René Mouchotte et Jean Maridor trouvèrent là plusieurs Français, dont le capitaine Dupérier, qui devait plus tard commander brillamment le Groupe « Ile-de-France » et le lieutenant de vaisseau de Scitiaux, qui devait disparaître en combat aérien le 10 avril 1942.

Dupérier et Scitiaux, ainsi que le sous-lieutenant de Labouchère et deux pilotes britanniques, furent « mutés » au 65 pour mettre les nouveaux venus au courant et demeurèrent à Manston, tandis que le 242 prenait le chemin de Valley.

Presque chaque jour, ou chaque jour, ou plusieurs fois par jour, les Hurricanes du Squadron 615 décollaient, seuls, ou accompagnant des bombardiers. Sans prendre d'altitude, ils se glissaient entre les rangées d'arbres et filaient vers la mer, rasant les petits ouvrages de défense des plages.

Ils volaient ensuite, au-dessus de la mer, à l'altitude zéro, c'est-à-dire au ras des vagues, afin de n'être pas détectés par les hypothétiques radars allemands.

Le temps était presque toujours favorable, c'est-à-dire affreux : des nuages bas, souvent de la pluie. A quatre ou cinq kilomètres du convoi ennemi signalé, la formation s'élevait jusqu'à environ six cents mètres, puis fondait sur la proie.

Les cargos allemands naviguaient tout près de la côte française, belge ou hollandaise, ils étaient presque tou-

jours bien pourvus d'artillerie anti-aérienne et escortés de « vedettes-flak », qui, elles, crachaient des gerbes de feu. En principe, les Hurricanes devaient neutraliser les vedettes-flak tandis que les bombardiers attaquaient les cargos. Ces attaques étaient meurtrières pour les navires. Malgré leur propre défense et la défense des vedettes-flak, chaque convoi perdait plusieurs unités.

Les attaques n'étaient pas tout à fait aussi meurtrières pour le Squadron 615, mais presque. Les bombardiers revenaient percés comme des écumoières ou bien ne revenaient pas du tout. Les pilotes des Hurricanes estimaient qu'ils avaient de grandes chances de s'en tirer aussi souvent que l'opération se déroulait favorablement, c'est-à-dire sans intervention de Messerschmitt. Dès que ceux-ci arrivaient, les assaillants du convoi devenaient proie à leur tour. Les chasseurs allemands piquaient sur eux. La puissance du Hurricane ne permettait pas au ras des flots de reprendre assez vite l'altitude suffisante pour engager le combat. La seule défense consistait à fuir à toute vitesse, en zigzags, toujours au ras de la mer. Cette fuite était une terrible épreuve physique et nerveuse. Les pilotes des Hurricanes atteints dans ces conditions n'avaient presque aucune chance de s'en tirer.

Les Français qui connurent Jean Maridor à ses débuts au Squadron 615 le représentent comme un garçon cordial, expansif et toujours impatient de combattre. Il prit sa part à la destruction de plusieurs navires allemands, mais il ne semble pas s'être fait exceptionnellement remarquer pendant ces deux premiers mois; son heure n'était pas encore venue.

Depuis déjà un certain temps, la rumeur s'était répandue parmi les pilotes français de toutes les bases que le Q.G. de Londres avait décidé la formation d'un

squadron de chasse exclusivement ou presque exclusivement français. Le 29 octobre, la liste des pilotes affectés à cette nouvelle unité (Squadron 340 ou groupe « Ile-de-France ») fut affichée à Manston. Elle comprenait les noms de Dupérier, Scitivaux, Mouchotte, Labouchère, qui devaient rallier pour le 7 novembre la base de Turnhouse, près d'Edimbourg. Le nom de Maridor n'y figurait pas.

Jean Maridor fut affecté peu après au Squadron britannique n° 91, surnommé le « Jim Crow Squadron » : l'Escadrille du Corbeau. La mission de cette unité, qui remplaça le 615, était la surveillance des côtes occupées par l'ennemi, le contrôle de tous les ports de la Manche, l'attaque de tout avion et de toute activité maritime dans ce secteur. Les faits allaient prouver que Jean Maridor avait trouvé là exactement le genre de combats qui lui convenait. Voici un aperçu d'une de ses missions.

Le cahier d'ordres portait : « Attaque de la base d'hydravions d'Ostende et, éventuellement, du trafic maritime ennemi devant ce port ». Jean Maridor était parti en compagnie d'un pilote britannique, mais quelques minutes après l'envol, celui-ci dut faire demi-tour à cause d'ennuis mécaniques. Maridor continua seul. Il pilotait maintenant un Spitfire.

Le vent soufflait avec violence, les nuages bas touchaient presque par instants la crête écumeuse des vagues. Maridor considérait, comme ses camarades de l'Escadrille du Corbeau, que c'était là le temps rêvé : pour une arrivée à l'improviste sur les ports ennemis, tout valait mieux qu'un ciel clair et une grande visibilité.

La première difficulté consistait à contrôler suffi-

samment sa navigation pour ne pas aller s'écraser contre la côte ennemie. Mais Maridor avait appris à naviguer exactement dans les pires conditions et, de plus, il possédait une espèce de sens d'oiseau qui, positivement, lui faisait deviner la proximité de la côte. Il sentit qu'il n'en était plus très loin et en même temps, l'espace d'un éclair, il devina la silhouette d'un petit cargo à sa gauche, à peine plus bas que lui. Il vira sur la droite, décrivit un demi-cercle en prenant un peu d'altitude et redescendit en vol glissé. Le cargo n'était pas seul, trois autres plus gros faisaient route devant lui entre deux rangées de bateaux-flak. Maridor prit la ligne des cargos en enfilade à la hauteur de leurs mâts. Il eut le temps de voir des hommes courant vers les canons, d'autres se jetant à plat-ventre sur le pont, tandis que ses projectiles explosaient et trouaient les tôles. Il survolait le troisième cargo lorsque les bateaux-flak commencèrent à tirer sur lui. Le volume de feu de ces petits navires était impressionnant, mais Maridor savait que son Spitfire lancé en surpuissance à faible altitude était un objectif difficile à atteindre et il s'était déjà élevé dans les nuages.

En revenant sur le petit convoi après un demi-tour, il vit que des jets de vapeur blanche jaillissaient de l'un des cargos. Il piqua de nouveau sur cette victime en tirant de toutes ses armes, passant sous une espèce d'arche formée par les trajectoires des bateaux-flak, et remontant dans les nuages. Il revint une troisième fois sur le convoi, le franchissant cette fois dans le sens de la largeur. Le second cargo, enveloppé de vapeur, paraissait stoppé et incliné ; en tout cas, des hommes s'occupaient à affaler une embarcation.

Jean Maridor voyait tout cela de la vision globale instantanée du pilote, qu'il possédait à un degré très

élevé, sans cesser de songer à manœuvrer pour éviter les projectiles des bateaux-flak. Il se demanda s'il n'allait pas revenir encore sur le convoi et il éprouvait une grande envie d'attraper directement un des bateaux-flak comme il l'avait déjà fait au cours de missions précédentes, mais il écarta cette idée parce que ce genre d'attaque, pour être vraiment efficace, nécessitait la participation de plusieurs assaillants. D'ailleurs, la radio des bateaux-flak devait être en train de fonctionner et mieux valait ne pas attendre, seul, l'arrivée d'un groupe de Messerschmitt. Le cargo le plus atteint allait probablement couler ou devoir être abandonné et, au surplus, l'ordre de mission comprenait l'attaque de la base d'hydravions d'Ostende. Maridor mit le cap au compas sur Ostende en espérant que toutes les évolutions nécessitées par l'attaque du convoi ne l'auraient pas trop détourné de sa route.

Les maisons d'Ostende lui apparurent brusquement comme des blocs sombres émergeant du ciel, maintenant plein de pluie. Il vit la longue plage et les batteries de D.C.A. du rivage, mais aucune lueur ne partit de ces canons. La base d'hydravions était un plan d'eau situé derrière le port.

Maridor passa en trombe au-dessus de l'eau grise des bassins sur lesquels les navires paraissaient collés comme des maquettes sur un carton ; il arriva au-dessus de la base : déserte, pas un appareil. Maridor devina au bord du plan d'eau un camouflage bizarre ; sans hésitation, il piqua dessus en tirant. Il sentit sous son avion le souffle de l'explosion et vit la grande lueur des flammes jaunes éclairer la masse nuageuse et humide vers laquelle il s'élançait : une citerne à essence ou un gazomètre, il l'aurait juré.

Il ne s'agissait plus que de revenir vers la mer en fonçant dans les nuées. Maridor comprit qu'il allait de nouveau franchir la côte lorsqu'il distingua devant lui les centaines de ballons noirs des explosions de la D.C.A.; au-dessous, une muraille de lueurs. Quelques secondes plus tard, la muraille était derrière lui. Il vit encore quelques ballons noirs autour de son avion, puis plus rien.

Il redescendit à l'altitude zéro. D'autres pilotes de chasse, et non des moins courageux, ne se sentaient à l'aise que dans le combat en plein ciel, à haute altitude; certains avaient tout fait pour ne pas être ou rester affectés à cette Escadrille du Corbeau, trouvant trop ingrate ou trop obscure cette guerre au ras des flots; mais lui, Jean Maridor, aimait ce genre de guerre et de vol, il frôlait l'écume avec un plaisir de goéland, heureux de se sentir libre et rapide, si près des lourdes masses vertes, au milieu de la violence des éléments.

Il pensa aussi avec satisfaction que, dans moins d'une heure — le temps d'arriver, de rendre compte — il serait assis en train de boire une pinte de bière, confortablement, dans la lumière et la bonne chaleur du mess des officiers, car le sergent Maridor était devenu le lieutenant Maridor; mais l'atmosphère du mess des officiers de l'Escadrille du Corbeau était aussi simple et aussi cordiale que pouvait le désirer un garçon comme Jean Maridor. Une équipe de bons copains, où régnait une camaraderie qui devait ressembler un peu à celle des anciens corsaires, voilà ce qu'était l'Escadrille du Corbeau. Non, Jean Maridor ne regretterait jamais de n'avoir pas été affecté ailleurs.

Il devait maintenant se trouver tout près de la côte anglaise. Il déduisait cela d'un rapide calcul mental et

en même temps, il en avait l'intuition, comme d'habitude. Il constata à ce moment que, devant lui, le temps s'éclaircissait et, presque aussitôt, il devina la ligne des falaises. Il connaissait par cœur ses découpages et il reconnut le point de la côte vers lequel il se dirigeait : Folkestone. Le vent l'avait déporté légèrement au sud de sa route.

Il reconnut Folkestone et, en même temps, il éprouva un choc. Devant lui, comme lui le cap sur Folkestone, plusieurs avions s'élevaient de la mer. Il y en avait au moins une douzaine. Les derniers étaient encore presque au ras de l'eau, mais ils suivaient le mouvement des premiers qui s'élevaient, droit vers la ville. Et tous ces avions, impossible de s'y tromper, n'étaient pas des avions anglais : c'étaient des Foke-Wulf. Maridor cria dans sa radio et mit son moteur en surpuissance.

Il y avait en réalité, non pas douze, mais quinze Foke-Wulf. Ce combat contre quinze avions allemands qui s'apprêtaient évidemment à bombarder en piqué le port de Folkestone devait, du jour au lendemain, rendre célèbre Jean Maridor dans toute la Grande-Bretagne. Comme lui, les Foke-Wulf avaient profité du mauvais temps pour s'approcher de la côte ennemie en volant à l'altitude zéro. Chacun d'eux transportait une bombe de 500 kilos et possédait deux canons d'ailes et quatre mitrailleuses. Maridor les surprit, en abattit immédiatement un en flammes. Les autres rompirent leur formation, certains larguant déjà leur bombe dans la mer, pour se retourner contre leur agresseur. Jean Maridor, de l'Escadrille du Corbeau, avait déjà prouvé qu'il savait aussi se battre contre des avions. Il fit face et soutint le combat, abattant un second Foke-Wulf. A ce moment, deux Spitfire survinrent pour lui prêter main-forte et

d'autres Foke-Wulf furent atteints. Tous, sauf les deux abattus par Maridor, purent cependant rompre le contact et s'enfuir. Tous avaient largué leurs bombes dans la mer.

Les habitants de Folkestone avaient pu suivre le combat à la jumelle. Le surlendemain, une délégation vint remettre à Maridor, avec les remerciements officiels de la ville, quelques bouteilles de vins fins — des vins français.

Jean Maridor ne quitta jamais l'Escadrille du Corbeau. Les pilotes de ce groupe devinrent légendaires au sein de la R.A.F. et dans toute la Grande-Bretagne comme des professionnels du mauvais temps et des attaques foudroyantes à basse altitude, en vérité comme des corsaires risque-tout parvenus à une force extraordinaire dans leur spécialité. Lorsque d'autres pilotes apprenaient qu'un ou plusieurs avions avaient pénétré avec une audace incroyable jusqu'à l'intérieur d'un port ennemi, canonnant et mitraillant les bateaux et les défenses du port pour ainsi dire à bout portant, ils disaient : « Ce sont ces types du Jim Crow Squadron ». C'était toujours eux.

Et le plus audacieux d'entre eux était Jean Maridor. Il était même devenu un spécialiste des missions réputées impossibles. Les jours où la météo téléphonait à la base que le temps était « involable », les jours où la tempête se déchainait, où la visibilité était nulle, Maridor décollait avec son Spitfire. Il avait pénétré dans tous les ports sans exception des côtes belges et françaises de la mer du Nord et de la Manche, jusqu'au Havre. Au Havre, il était chez lui. Il se fauflait entre les cheminées et les mâts des bateaux. Ces incursions lui procuraient une impression extraordinaire. Il lui semblait parfois n'avoir jamais

quitté ce port qu'il venait attaquer de si près qu'il aurait reconnu les gens dans les rues qu'il survolait ensuite — n'eût été sa vitesse de bolide...

En août 1943, le capitaine Jean Maridor avait abattu six avions ennemis, coulé personnellement vingt navires et détruit au sol de nombreux objectifs de toutes sortes qu'il ne se souciait même pas d'énumérer dans ses rapports. Il était décoré de la Distinguished Flying Cross avec barre (palme), de la Croix de Guerre avec plusieurs palmes et de la Croix de la Libération.

Ce fut à la fin de ce mois que le Squadron 341, dit Groupe « Alsace », se posa sur le terrain de Manston après un engagement très rude avec la Luftwaffe au-dessus de Saint-Omer, et que Maridor apprit la nouvelle consternante : le commandant du Groupe « Alsace », René Mouchotte, n'était pas rentré. (On sait que le corps de René Mouchotte fut retrouvé le 3 septembre 1943 sur la plage belge de Middelkerke et identifié.)

Les pilotes de l'Escadrille du Corbeau continuaient leur métier de corsaires, mais les occasions de couler des navires et d'abattre des avions au-dessus des vagues se faisaient rares parce que les navires allemands, de moins en moins nombreux, se risquaient peu à sortir des ports. La chasse ennemie était surtout occupée à défendre l'Allemagne et les territoires occupés contre la grande offensive aérienne anglo-américaine. Jean Maridor et ses camarades franchissaient la Manche délibérément, sans presque jamais rencontrer d'opposition, pour aller attaquer des trains militaires, des véhicules, des cantonnements de troupes allemandes. « Il faut bien faire quelque chose », disait Maridor. Au printemps de 1944, on lui proposa un commandement de groupe qui lui aurait valu un quatrième galon.

— Quitter l'Escadrille du Corbeau? dit Maridor. Non.

Les risque-tout de ce squadron se montraient d'ailleurs maintenant assez excités par la rumeur selon laquelle le Débarquement était proche et parce qu'ils venaient de toucher des Spitfire XIV. Le Spitfire XIV, dernier né de la série, était armé de quatre canons de 20 millimètres (ou de 2 canons et 2 mitrailleuses lourdes) et possédait un moteur de 2.000 chevaux-vapeur qui lui permettait d'atteindre 700 kilomètres à l'heure, 900 kilomètres en léger piqué. Les pilotes du Corbeau se disaient qu'avec un pareil outil, ils pourraient faire du bon travail au cours d'une bataille aussi importante que le débarquement, dans laquelle la Luftwaffe jetterait certainement tous ses chasseurs : ils trouveraient là certainement l'occasion d'abattre des avions et d'enrichir, eux aussi, leur score aérien.

Ils furent, en effet, employés au cours de cette bataille, mais on sait que la Luftwaffe n'y intervint guère; l'aviation alliée possédant la maîtrise du ciel, les avions allemands ne se montrèrent que rarement. Les pilotes du Corbeau s'en prirent donc, une fois de plus, aux objectifs terrestres, consciencieusement et avec leur maîtrise habituelle, tout en regrettant de ne pas rencontrer d'ennemis aériens. Ce fut alors que survint l'événement qui allait bouleverser leur manière de combattre.

Le 13 juin 1944, la première bombe volante V 1 tomba sur Londres. Huit mille soixante-dix de ces bombes devaient tomber sur l'Angleterre entre le 13 juin et le 31 août 1944. Le V 1 était un petit avion métallique sans pilote, pesant deux tonnes et contenant une tonne d'explosif, mû par un propulseur à réaction. Il était

catapulté sur une rampe de lancement de 45 mètres de longueur. Les services de renseignements alliés avaient découvert l'existence de ces rampes en Belgique et sur la côte nord-ouest de la France et l'aviation en avait attaqué et détruit un certain nombre, mais non pas toutes.

« L'effet des nouvelles armes allemandes se fit sentir sur le moral des Anglais, a raconté Eisenhower, et non seulement sur celui des civils. Les soldats du front s'inquiétaient pour les êtres chers laissés en Angleterre. » Les V 1 atteignirent le moral britannique parce que chacun d'eux causait là où il tombait de graves destructions. La population craignait qu'il ne pût exister de défense contre ces engins nouveaux, apparemment diaboliques.

Les responsables de la défense de Londres et du sud de l'Angleterre étudiaient cependant déjà la question. Les V 1 volaient horizontalement entre 800 et 2.000 mètres d'altitude à une vitesse variant (selon le vent), entre 560 et 650 kilomètres-heure. En principe, il n'était donc pas impossible aux avions de chasse les plus rapides de les attaquer. Les responsables élaborèrent un système de défense qui comprenait des barrages de ballons (2.000 ballons s'élevant jusqu'à 2.000 mètres), une zone constamment parcourue, de jour et de nuit, par des escadrilles de chasse au sud et au sud-est de Londres, et une ceinture de milliers de canons lourds et légers à pointage radar automatique disposés sur la côte.

— Cela n'est pas suffisant, dit un des techniciens, car des bombes volantes peuvent atteindre des points de la côte avant d'être détruites par les canons ou interceptées devant Londres par les chasseurs. Il faudrait prévoir aussi des patrouilles de chasse au-dessus de la mer. Le travail le plus difficile leur incomberait puis-

qu'elles constitueraient le premier écran contre les V 1, qu'elles devraient attaquer le plus souvent avant détection et à leur vitesse maxima. Mais il me semble qu'il existe en Grande-Bretagne un groupe dont les pilotes s'adapteraient très vite à ce genre de travail.

— Vous voulez sans doute parler du Jim Crow Squadron? demanda quelqu'un.

— Exactement.

Attaquer un robot est un acte très particulier et qui offre un aspect impressionnant. Le pilote de chasse aux prises avec un avion, même mieux armé que le sien, est soutenu par cette idée qu'à l'intérieur de l'autre machine volante se trouve un homme (ou plusieurs, peu importe) fait comme lui de chair et de sang, capable, certes, de contre-attaquer dangereusement, mais capable aussi de faiblesse et d'erreur, humainement vulnérable. Le robot est un monstre à la fréquentation duquel l'homme n'est pas encore tellement habitué et devant lequel il faut d'abord surmonter un malaise.

Les premiers pilotes qui attaquèrent des V 1 apprirent rapidement ceci : le V 1, lorsqu'il était atteint par les projectiles d'un avion de chasse, explosait en l'air. Pour l'atteindre, il fallait le tirer d'assez près, à cause de sa grande vitesse; mais il convenait aussi de ne pas le tirer de trop près, car, dans ce cas, l'explosion détruisait également l'assaillant.

Les risque-tout de l'Escadrille du Corbeau avaient trouvé là une tâche à leur mesure. Ils croisaient au-dessus de la mer et lorsqu'ils voyaient poindre un de ces petits monstres aux ailes rectangulaires, ils manœuvraient pour venir parallèlement à sa route, un peu au-dessus de lui,

puis ils piquaient et tiraient. Cette manœuvre était plus ou moins difficile selon que le V 1 avait été aperçu de plus ou moins loin. La partie la plus délicate consistait, on l'a dit, à ouvrir le feu à la bonne distance, ni trop près ni trop loin.

L'un des pilotes chasseurs de V 1 découvrit un jour le moyen d'éviter le risque d'être pulvérisé par une explosion trop proche du robot. Se tenant juste à la hauteur de celui-ci, il s'en approcha jusqu'à voler bord à bord avec lui. Puis il engagea sous l'aile du V 1 l'aile de son avion, et, hop, d'un coup d'aileron, il la releva brusquement. Le V 1, déséquilibré, piqua dans la mer.

Il ne m'a malheureusement pas été possible de connaître le nom de celui qui inventa ce procédé incroyablement audacieux. En fait, le risque d'être tué par l'explosion était remplacé par celui de briser une aile de l'avion, mais les chasseurs de V 1 trouvèrent le procédé élégant et plusieurs d'entre eux l'employèrent chaque fois qu'ils purent. Jean Maridor, entre autres, jeta ainsi plusieurs V 1 à la mer. Au 2 août 1944, il en avait détruit ou abattu dix. Le 3 août au matin, il décolla pour reprendre sa chasse.

Il était impossible de confondre le V 1 avec aucune autre machine volante. Jean Maridor aperçut celui-ci nettement au-dessous de lui, à moins de dix kilomètres de la côte. Il manœuvra pour venir au même cap que lui. Il comprit que cette fois, il devrait attaquer le plus vite possible avec ses projectiles, car le champ manquait pour tenter la délicate opération du soulèvement de l'aile : la côte était trop proche et, sur la côte, Jean Maridor pouvait parfaitement distinguer une ligne presque inin-

terrompue de taches blanches qui étaient des maisons habitées. Déséquilibré, le robot serait allé exploser sur ces maisons; il fallait donc le détruire en l'air.

Jean Maridor piqua et, à la bonne distance, il tira. La charge et le réservoir d'essence occupant toute la partie avant du V1, l'explosion était habituellement instantanée. Or, celui-ci, atteint par les projectiles, n'exploda pas. Il se mit à piquer vers la terre — vers les maisons. Les projectiles n'avaient sans doute atteint que le mécanisme de pilotage automatique. Le robot chargé d'explosif piquait à une vitesse de plus en plus grande. Il était clair qu'il n'explorerait qu'en touchant le sol.

Les V1 produisaient en volant le bruit d'une énorme motocyclette. Les habitants de la côte connaissaient bien ce bruit, ils avaient reconnu le V1 et l'avaient vu arriver. Ils avaient vu le Spitfire fondre sur lui et distingué les flammes de ses canons. Mais le V1 ne s'était pas volatilisé, et maintenant il piquait droit sur eux, accompagné par l'avion. Ces deux bolides arrivaient avec une vitesse terrifiante.

Certains documents portent que la construction vers laquelle piquait le V1 était un hôpital plein de blessés, d'autres indiquent simplement un village, peu importe. Des hommes voyaient arriver sur eux cette masse mortelle, suivie par l'avion. Ils avaient déjà perdu tout espoir de survivre lorsqu'ils assistèrent à ceci : l'avion en piqué se rapprocha du bolide presque à le toucher, son moteur rugissant, et, de nouveau, des flammes jaillirent des canons. Il y eut dans le ciel une grande boule de feu, une terrible explosion. Puis un grand silence. Un épais nuage de fumée noire. Et, du nuage de fumée

noire, tombèrent quelques débris. L'un de ceux-ci tombait plus lentement, en tournoyant. C'était une aile d'avion.

Jean Maridor avait délibérément sacrifié sa vie pour sauver d'autres vies. A qui aurait pu encore en douter, il venait de prouver qu'il était indiscutablement, lui, fils d'épicier, le corsaire de l'Escadrille du Corbeau, un prince du ciel.

III

JOHN CUNNINGHAM PRINCE DU CIEL NOCTURNE

JE pense que nous n'avons plus qu'à sauter, dit le constructeur d'avions.

— Je le pense aussi, dit le pilote d'essais.

L'avion tombait et il était clair qu'aucune manœuvre ni aucune exhortation ne pourraient plus le retenir en l'air. Certains constructeurs aiment mieux superviser d'assez haut les essais de leurs prototypes, c'est-à-dire demeurer dans leur bureau en attendant les coups de téléphone; celui-ci préférait mettre la main à la pâte. Son nom, que l'aviation et le cinéma ont rendu célèbre, était Geoffrey de Havilland. Geoffrey de Havilland et son pilote d'essais sautèrent et leurs parachutes se déployèrent.

L'aviateur en train de descendre en parachute ne s'occupe généralement que de tenter de voir où il va toucher terre, en agissant au besoin sur ses suspentes pour modifier un peu sa direction. Il est rare qu'on le voie, par exemple, tirer de sa poche un appareil photo-

graphique et se mettre à viser soigneusement l'appareil d'où il vient de se jeter. Tel fut pourtant le spectacle auquel assista Geoffrey de Havilland à quelques centaines de mètres au-dessus du sol en ce beau matin de 1938 : le pilote d'essais photographiait l'avion qui allait s'écraser. Il pensait que cette photo fournirait d'utiles renseignements sur le comportement de l'appareil pendant sa chute. Ce pilote d'essais-parachutiste-photographe se nommait John Cunningham.

Maintenant, on était en avril 1941 et John Cunningham ne volait plus à bord de prototypes, mais à bord d'un Hurricane. Au-dessus de lui, cette nuit-là, le ciel était un dôme laiteux et glacé au sommet duquel la lune brillante apparaissait comme la source du froid. A une dizaine de kilomètres au-dessous, la terre était un immense cercle blanc ; au centre de ce cercle, une ville-miniature à la surface de laquelle brillait une petite lueur : Londres avait éteint tous ses incendies, sauf un.

Une fois encore, les bombardiers allemands étaient venus ranimer ce cœur de flammes et repartis — pas tous, car Londres se défendait maintenant efficacement. Mais d'autres formations étaient annoncées. John Cunningham venait d'entendre dans sa radio les noms et les chiffres qui situaient l'ennemi dans l'immense espace de la nuit aussitôt qu'il pénétrait dans le réseau des stations G.C.I. (Ground Control Interception) échelonnées le long de la côte. Il savait que cette radio allait le guider dans la direction de l'ennemi jusqu'à ce qu'il vit lui-même cet ennemi de ses yeux.

On sait que la bataille aérienne de Grande-Bretagne se déroula d'abord de jour. Dans sa première phase, qui

commença le 8 août 1940, l'offensive allemande fut dirigée contre les navires marchands et contre les ports, de l'embouchure de la Tamise à Portland. Sur les plages, les mères attrapaient leurs enfants par la main et les emmenaient en courant dès que la D.C.A. commençait à tirer, souvent avant que l'alerte eût été donnée.

Puis les bombardiers escortés de chasseurs s'en prirent aux aérodromes et aux usines du Sud de l'Angleterre. Les formations ennemies subissaient de lourdes pertes, mais les pertes de la chasse britannique étaient presque aussi impressionnantes : à la fin du mois d'août, quatre cent quatre-vingt-quinze de ses appareils ayant été détruits ou mis hors de service, cent quarante-cinq seulement restaient disponibles. Heureusement pour la Grande-Bretagne, les Allemands l'ignorèrent. Les usines britanniques fournirent un effort sans précédent et comblèrent la brèche.

La phase suivante de l'offensive fut dirigée contre Londres. Elle culmina le 15 septembre, jour où cinq cents appareils allemands livrèrent combat à la totalité de la chasse britannique au-dessus de quatre comtés et au-dessus de la Manche. Les destructions causées à Londres et à ses environs furent payées d'un prix follement élevé par la Luftwaffe. Il devint évident que la Grande-Bretagne ne pouvait être réduite rapidement par une offensive aérienne. Goering décida alors de multiplier et d'intensifier les bombardements de nuit (le premier avait été exécuté le 7 septembre, contre les docks de la Tamise) et de harceler Londres spécialement.

Au cours des semaines qui suivirent, la presse et la radio britanniques répandirent que Londres « tenait le coup » merveilleusement, presque avec le sourire ; les journaux publiaient des reportages sur l'ingénieuse adap-

tation à la vie dans les caves (les cabarets de nuit avaient aménagé des abris souterrains où leur clientèle pouvait s'étendre et dormir en attendant le jour, c'est-à-dire la fin du bombardement) et des photos représentant les magasins à demi détruits avec leurs pancartes « *Business as usual* : la maison est ouverte comme d'habitude ».

Il est exact que Londres supporta très courageusement le long cauchemar. Mais la population souffrit beaucoup de ce harcèlement, surtout celle des quartiers pauvres, dépourvus de caves suffisamment profondes. Dès le milieu du jour, des files d'attente stationnaient devant les bouches de métro pour trouver un abri, la nuit venue. Les familles dormaient entassées sur les quais des stations et cette promiscuité causait de graves soucis aux services d'hygiène.

Au début de 1941, le mauvais temps et l'amélioration de la défense britannique amenèrent l'ennemi à modifier son système d'attaque. Il se mit à envoyer au-dessus de la ville de petites formations de trois ou quatre bombardiers, suffisamment espacées pour prolonger l'alerte nocturne pendant des heures. Mais la défense britannique s'organisait. De formidables barrages de D.C.A. avaient été établis dans la région londonienne. Les barrages de ballons constituaient aussi un sérieux obstacle pour les bombardiers allemands qui n'osaient plus descendre au-dessous de 2.500 mètres pour larguer leurs bombes. Enfin et surtout, les bombardiers rencontraient dans les hauteurs du ciel des adversaires qui allaient devenir pour eux de plus en plus dangereux : les chasseurs de nuit.

En avril 1941, John Cunningham avait vingt-quatre

ans. C'est-à-dire qu'on le comptait parmi les jeunes dans cette spécialité si particulière de la chasse de nuit, qui nécessitait non seulement les qualités habituellement exigées des pilotes de chasse, mais encore une grande expérience du vol et de la navigation aérienne, et une connaissance parfaite des territoires survolés.

A l'altitude où il patrouille, le chasseur de nuit découvre un espace de plusieurs centaines de kilomètres. Ou plutôt il le devine. Ici et là, il aperçoit, trouant l'obscurité, les grands cônes lumineux de projecteurs balayant le ciel; ailleurs, s'élèvent des gerbes de projectiles traçants : c'est une base aérienne ou une agglomération en train de se défendre contre une attaque; des feux multicolores apparaissant soudain au sol, c'est un terrain qui allume un instant son « balisage » pour permettre à une formation amie d'atterrir. Toutes ces lumières ou lueurs intermittentes doivent être absolument familières au chasseur de nuit; il doit pouvoir en reconnaître instantanément la nature et la situation, n'en être point gêné ni troublé dans sa navigation tandis qu'il se dirige vers son adversaire.

Celui-ci se déplace à plus de 80 mètres à la seconde dans un espace à trois dimensions, obscur ou baigné de laiteuse et trompeuse clarté lunaire. Le chasseur navigue lui-même à une vitesse encore plus élevée. L'ennemi lui apparaît pendant une seconde ou pendant quelques secondes comme un fuyant fantôme. Il s'agit d'abord, pendant cet instant très bref, de l'identifier à coup sûr, de ne pas attaquer par mégarde un appareil ami : l'identification ne doit demander qu'un seul coup d'œil. Il s'agit ensuite de ne pas perdre de vue le fantôme, de se bien placer pour l'attaquer et le poursuivre, bref, de mettre en œuvre toutes les qualités du chasseur, dans des condi-

tions infiniment plus difficiles que celles de la chasse de jour.

— La chasse de nuit est un travail fascinant, a déclaré un jour John Cunningham. Dans les combats de nuit, vous vous trouvez en face de deux problèmes : surclasser l'adversaire et vaincre le mauvais temps.

Pendant la plus grande partie de l'année, le ciel est rarement pur au-dessus de l'Angleterre. Sept fois sur dix, les chasseurs de nuit recherchaient, poursuivaient et combattaient les avions ennemis au milieu des nuées chargées de pluie, parfois dans la tempête. Ces difficultés s'ajoutant à celles énumérées plus haut, on commence peut-être à entrevoir la difficulté de la tâche et à imaginer l'acuité visuelle que ces hommes devaient posséder.

Sévèrement sélectionnés, les chasseurs de nuit étaient astreints à des précautions spéciales pour préserver l'acuité de leur « vision de chat ». En attente d'envol ou en alerte, ils se tenaient dans des locaux très faiblement éclairés, les yeux protégés par des lunettes sombres. Certains chefs d'unité prescrivaient à leurs pilotes un régime alimentaire comportant des concentrés de vitamines et de jus de carotte. Les Américains devaient plus tard rendre ce régime obligatoire pour tous leurs chasseurs de nuit.

John Cunningham a déclaré qu'en ce qui le concernait, il ne buvait pas de jus de carotte, l'acuité de sa vision nocturne étant un don naturel. Mais il ne fumait pas et ne buvait presque jamais d'alcool. Les chasseurs de nuit, soumis à une dépense nerveuse à nulle autre pareille, devaient, plus que leurs camarades de la chasse diurne, faire preuve d'une tempérance rigoureuse, car le repos

pris pendant le jour est incontestablement moins réconfortant que le sommeil nocturne.

John Cunningham vit tout à coup le bombardier devant lui. Seul, vu de profil dans la pâle clarté lunaire, le bombardier ressemblait davantage à un gros poisson qu'à un oiseau ; à un brochet. Il volait horizontalement en s'éloignant vers la gauche, vers Londres. Cunningham infléchit sa route en ouvrant la manette des gaz.

Cette évolution le plaçait favorablement, c'est-à-dire qu'il avait la lune derrière lui. Le bombardier ne devait pas l'avoir vu, car il continuait à voler en ligne droite. Cunningham, maintenant, distinguait parfaitement cet ennemi. C'était un Dornier du type « Crayon volant ». « Avant de l'avoir repéré, j'étais pour ainsi dire pétrifié de froid. Je commençais à me demander si je pourrais de nouveau sentir mes pieds et mes mains. Mais l'émotion me réchauffa. »

Le « Crayon volant » toujours très tranquille, allait bientôt se trouver à portée de tir. Cunningham n'osait pas le quitter des yeux et, cependant, il désirait, avant d'attaquer, jeter un coup d'œil sur son « bureau » — c'est ainsi que les chasseurs désignaient leur tableau de bord — pour vérifier que tout était bien en ordre. Un rapide coup d'œil sur les cadrans très faiblement lumineux. Il fallait surtout ne pas regarder longtemps, car on risquait de perdre la « vision de chat ». Un camarade avait raconté à Cunningham qu'il avait une fois touché par inadvertance un interrupteur allumant une petite lampe rouge. Le temps d'éteindre, il avait été suffisamment ébloui pour perdre de vue son gibier.

Cunningham abaissa son regard une seconde. La

lecture « globale » des indications ne lui demanda pas davantage; tout allait bien. Il scruta de nouveau la nuit.

Le Dornier était toujours là. Il était même incroyablement proche. Cunningham eut juste le temps de réduire les gaz pour ne pas se jeter sur lui. Il pressa sur la détente qui actionnait ses huit mitrailleuses. Presque aussitôt, il vit de petites flammes qui couraient le long du fuselage et de la porte centrale du Dornier.

Mais, la seconde suivante, le bombardier se cabra. Cunningham vit toute la surface de ses grandes ailes éclairées par la lune, juste devant lui. Il eut de nouveau l'impression qu'il allait percuter dedans. Il tira de toutes ses forces sur le manche à balai, évitant le bombardier de justesse — et le perdant de vue.

Le Dornier n'avait pas répondu au feu. « Je me demandais alors s'il faisait le mort, essayant de s'esquiver, pour surgir d'un autre côté et me tirer dessus, ou bien s'il était sévèrement touché. Un instant après, je le vis descendre sous moi en laissant échapper un nuage de fumée. »

John Cunningham piqua sur lui. Certains bombardiers, atteints et même émettant de la fumée, parfois parvenant à s'échapper grâce à l'habileté de leur pilote, Cunningham désirait être certain que celui-ci était bien en train de tomber, non de manœuvrer.

La vitesse du piqué était telle que le panneau du fond du Hurricane se fendit, laissant pénétrer l'air extérieur. Or, Cunningham venait de passer en un temps incroyablement court de 10.000 mètres à 1.000 mètres d'altitude. Il lui sembla qu'un de ses tympanes éclatait. Mais il voyait toujours devant lui le bombardier enveloppé de petites flammes.

A 1.000 mètres, le pilote du Dornier redressa de

nouveau et remonta en chandelle. Une nouvelle fois, Cunningham tira sur le manche, grimpant derrière son adversaire. Il visa soigneusement et appuya sur sa détente. Cette fois, le « Crayon volant » s'embrasa. Il cessa de s'élever, se mit à tourner, tomba. Cunningham le vit distinctement toucher terre dans la campagne. où ce brasier mit le feu à un taillis.

« Je fis le tour pour voir si quelques membres de l'équipage étaient sortis de l'appareil, puis, m'étant tout à coup souvenu du barrage de ballons de Londres, je repris de l'altitude et filai en direction de ma base.

« Mon pare-brise était couvert d'huile, ce qui gênait le vol et j'avais la désagréable impression d'avoir perdu des morceaux de mon appareil. Je me rappelais avoir vu des débris de l'appareil allemand voler autour de moi. Il y avait de gros trous dans mon avion, dus certainement à la projection de gros morceaux du Dornier. Il me semblait aussi que le moteur marchait mal, mais l'examen prouva plus tard que c'était là pure imagination de ma part. Bref, j'atterris, fis mon rapport, mangeai un morceau et décollai de nouveau vers le Sud, en direction de Londres ». La chasse nocturne de John Cunningham n'était pas terminée. D'autres événements devaient prendre place avant le lever du jour.

Certains pilotes, surtout parmi les Anglo-Saxons, ont des visages de gamins, on leur donnerait seize ans. D'autres ressemblent à des navigateurs. Presque tous possèdent un beau menton volontaire et les yeux largement écartés de l'individu apte à appréhender instantanément le monde extérieur. De tous ces visages, je n'en ai trouvé aucun sur lequel éclatent autant que sur celui

de John Cunningham l'intelligence, la distinction des sentiments, la réflexion et l'intuition. Il est certain que lorsque les chefs de la R.A.F. décidèrent de former des chasseurs de nuit, ils n'eurent jamais la main plus heureuse qu'en sélectionnant cet aviateur, lequel était d'ailleurs un pilote consommé dès avant la guerre.

John Cunningham est entré dans l'aviation pour ainsi dire en venant au monde, puisqu'il est né (en 1917) à Croydon, où se trouve le grand aéroport de Londres. On ne trouvera pas surprenant qu'à la Whitgift School, où il fit ses études, un de ses premiers soins ait été de fonder un club de jeunes garçons constructeurs de modèles d'avions. Beaucoup de ces jeunes constructeurs deviennent par la suite notaires ou commerçants, mais non tous. John, lui, n'entendait pas dévier de sa voie.

A dix-huit ans, il avait atteint les deux premiers objectifs qu'il s'était fixés : il était membre de Squadron auxiliaire du comté de Middlesex et il avait obtenu un emploi à la de Havilland Aircraft Company. Deux ans plus tard, il était l'un des pilotes d'essais les plus appréciés de cette firme. On a vu au début de ce chapitre comment il prit un jour, suspendu à son parachute, une photo de l'avion d'où il venait de se jeter en compagnie de son directeur.

Mobilisé en août 1933 comme lieutenant, il fut versé au Squadron 604, qu'il devait par la suite commander. Il pilota l'un des avions de chasse qui escortèrent l'appareil transportant M. Winston Churchill en France aux jours sombres de juin 1940.

...Après avoir rendu compte de son combat victorieux contre un bombardier allemand, John Cunningham avait

repris l'air et il volait vers le Sud en direction de Londres au milieu de la nuit blanchie de clarté lunaire.

Il jeta un coup d'œil à son tableau de bord. L'altimètre indiquait 6.000 mètres. « Dommage qu'il faille monter jusqu'à 10.000 mètres, pensa Cunningham. A 6.000, le froid est tout de même plus supportable. » Mais il fallait monter. Cunningham était certain que bientôt il entendrait dans sa radio le message signalant l'ennemi et que les derniers mots seraient : « Altitude dix mille mètres », à peu de chose près. Les bombardiers allemands arrivaient ainsi sur l'Angleterre.

John Cunningham ne se contentait pas de faire route au sud en prenant de l'altitude et en attendant l'appel de sa radio : « Je scrutais le ciel ». Il scrutait le ciel non seulement devant lui et sur les côtés de son avion, mais aussi en tournant souvent la tête pour regarder derrière lui. En temps de guerre, regarder derrière soi est, pour le pilote de monoplace, aussi utile que regarder devant soi. Certains aviateurs étaient parvenus à exécuter ce genre d'exercice avec une aisance surprenante, se dévissant le cou presque à 180 degrés.

En regardant derrière lui peu après avoir dépassé l'altitude de 6.000 mètres, John Cunningham vit un avion. Un bombardier allemand : un Heinkel. Il l'identifia instantanément par-dessus son épaule. Le Heinkel le suivait tranquillement, droit derrière. Depuis combien de temps ? On devine à travers le récit que John Cunningham trouvait cela un peu fort. Le Heinkel avait-il l'intention d'attaquer le premier, ou espérait-il arriver ainsi jusqu'au-dessus de Londres sans être vu ? John Cunningham ne se posait aucune question : il avait déjà mis les gaz, il manœuvrait et maintenant c'était lui qui arrivait derrière le bombardier.

Le Heinkel ouvrit le feu le premier, à 350 mètres. Cunningham vit les trajectoires traçantes, mais elles passèrent au-dessus de lui. Il se rapprocha en zigzaguant et tira à son tour. Résultat : néant. En dégageant vers le haut, il constata qu'aucun de ses coups n'avait porté. Le Heinkel continuait sa route et, apparemment peu impressionné, il rouvrit le feu. Cunningham vit de nouveau les courbes de ses balles traçantes venir sur lui en divergeant. Il fonça sur le Heinkel en semi-piqué, tirant de ses huit mitrailleuses.

Il comprit immédiatement qu'il avait, cette fois, atteint sa cible : à gauche du Heinkel, un parachute se déploya, puis un autre. Les dômes blancs des deux parachutes, éclairés par la lune, ressemblaient à deux étranges petits astres.

Loin au-dessous d'eux, légèrement à l'est, Cunningham distingua le contour de la côte nettement dessinée en bordure d'une immense nappe pâle pétrifiée : la mer. Le bombardier volait vers la mer en descendant très lentement, mais le pilote et le troisième mitrailleur n'avaient pas encore sauté.

Cunningham revint sur le Heinkel en l'attaquant à plusieurs reprises. Les deux derniers occupants ne sautaient toujours pas, peut-être étaient-ils morts. Le bombardier descendait maintenant de plus en plus vite. « Une fumée blanche s'échappait d'un de ses moteurs, mais l'appareil n'était pas encore en feu. Je tirai encore sept fois, jusqu'à ce qu'il ne me restât plus de munitions. Les deux moteurs fumaient et le bombardier descendait toujours. Je le suivis longtemps, puis je le perdis de vue au moment où il survolait un point sombre sur la mer. »

Le point sombre était un navire, dont l'équipage

confirma le lendemain la chute du Heinkel, qui fut porté au compte du chasseur de nuit.

La B.B.C. diffusa le récit de ce combat (récit dont la substance a été scrupuleusement respectée ci-dessus) en 1941, au cours d'une des émissions destinées à reconforter le peuple britannique éprouvé. Bien entendu, le pilote n'était pas nommé. Par la suite, l'action fut attribuée à John Cunningham. Elle correspond à la citation dont il fut l'objet le 23 avril 1941 et qui lui valut la décoration du Distinguished Service Order (il avait reçu quatre mois plus tôt la Distinguished Flying Cross). A cette date, John Cunningham avait détruit en combats de nuit au moins dix avions ennemis et il en avait endommagé plusieurs autres. La citation concluait : « Son courage et son habileté sont un exemple pour tous. »

La chasse de nuit britannique devenait de semaine en semaine plus active et mieux organisée. Des formations de plusieurs chasseurs, guidées du sol, s'élançaient à la rencontre de l'ennemi. Aussitôt celui-ci en vue, le chef de la formation donnait ses ordres et les bombardiers allemands se voyaient assaillis de plusieurs côtés.

Le wing-commander John Cunningham était l'un de ces chefs. Il faisait preuve d'une intelligence tactique nullement inférieure à son habileté individuelle. Sous ses ordres, son unité remporta de nombreuses victoires. Le 24 juillet 1942, il reçut une barre (palme) à sa décoration du Distinguished Service Order en récompense de sa compétence comme chef d'unité et pour avoir personnellement abattu seize avions ennemis, tous, sauf un, au cours de combats de nuit.

L'un de ces adversaires fut abattu sans que John Cunningham eût tiré sur lui un seul projectile. C'était à la fin d'un engagement, et le wing-commander avait épuisé ses munitions. Il piqua sur le bombardier allemand avec une telle détermination que le pilote plongea vers le sol, poursuivi par Cunningham qui venait sur lui comme un bolide. Le pilote allemand ne put redresser à temps et son appareil s'écrasa.

A la fin de 1943, John Cunningham fut affecté pour un temps à un état-major à terre. Les chefs de la R.A.F. qui travaillaient constamment à perfectionner l'organisation de la chasse de nuit ne désiraient point se priver de la collaboration de l'homme qui connaissait le mieux cette spécialité.

Les progrès des techniques, en particulier de celle du radar, permettaient de guider de plus en plus précisément les chasseurs dans le ciel obscur. Arrivé à une distance suffisamment courte de l'adversaire, le pilote voyait apparaître sur l'écran de son radar de bord un trèfle à quatre branches. Lorsque celles-ci étaient exactement égales, le chasseur savait qu'il se trouvait exactement dans la bonne direction et qu'il n'avait qu'à conserver le même cap jusqu'à ce qu'il découvrit l'ennemi de ses yeux. Un peu plus tard, les pilotes purent même voir sur leur écran la silhouette, exactement représentée, de l'avion ennemi vers lequel ils se dirigeaient.

Le guidage radar fut également perfectionné. Les pilotes étaient « pris en charge », à mesure qu'ils se déplaçaient dans le ciel, par une station terrestre, puis par une autre. Ces postes les renseignaient constamment sur la position et la route de l'ennemi, et leur signalaient les dangers existant dans le secteur, par exemple les barrages de ballons. Des installations de guidage hertzien

du type Lorentz permettaient aux pilotes de décoller et d'atterrir sans visibilité.

Tous ces perfectionnements à la fois facilitèrent et rendirent plus complexe la tâche des chasseurs de nuit. Et rien ne remplaçait, à l'instant d'attaquer l'adversaire, l'esprit de décision, l'habileté manœuvrière et la « vision de chat ».

Lorsque John Cunningham quitta son travail d'état-major pour prendre le commandement du Squadron 85, il prouva qu'il n'avait rien perdu d'aucune de ses qualités. Le 2 janvier 1944, il abattait son vingtième avion ennemi. Le 1^{er} mars, il reçut une seconde barre à son D.S.O., avec la citation suivante : « Chef magnifique, de qui l'habileté exceptionnelle et la connaissance étendue de tous les aspects du vol nocturne ont contribué dans une large mesure à l'exceptionnelle efficacité de son unité, qui a détruit un très grand nombre d'avions ennemis. Sa détermination inflexible et son rigoureux sentiment du devoir constituent un exemple au delà de toute louange. »

L'efficacité des pilotes aux yeux de chat avait déjà porté ses fruits. Même de nuit, les bombardiers allemands se risquaient de plus en plus rarement à violer l'espace aérien britannique, car la nuit leur était aussi dangereuse que le grand jour. Détectés avant d'avoir survolé la côte, poursuivis, infailliblement traqués, ils se voyaient soudain entourés d'exécuteurs, et souvent ils étaient même assaillis et abattus avant d'avoir eu le temps de rien voir.

D'ailleurs, les chances du Troisième Reich pesaient de moins en moins lourd sur la balance de la guerre. Des bases pilonnées de l'Allemagne et des territoires occupés, bien peu de bombardiers décollaient. C'étaient mainte-

nant les chasseurs de nuit allemands qui avaient fort à faire pour défendre Berlin et les centres vitaux de leur pays. On sait qu'ils devaient faire preuve, eux aussi, de courage et d'habileté. Mais les chasseurs de nuit britanniques avaient été les pionniers, ils avaient entrepris la lutte du sein de l'espace obscur dans les conditions les plus difficiles, à une époque où ils devaient faire appel avant tout à leurs qualités exceptionnelles de pilotes et de combattants.

John Cunningham devait continuer à s'illustrer après la guerre en devenant titulaire du record d'altitude en avion, qu'il porta à 59.446 pieds (18.071 mètres) à bord d'un « Vampire ».

Son adresse actuelle, officiellement indiquée dans les annuaires de l'aviation britannique est : De Havilland Aircraft Company Limited, Hatfield Aerodrome. Cela signifie que John Cunningham n'a point quitté la carrière qui s'est toujours confondue naturellement avec sa vie, qui est sa vie même. Depuis 1946, il est chef des pilotes d'essais de la firme De Havilland. Lorsque je pense que ce merveilleux homme volant continue à exposer sa vie, j'avoue que je souhaite l'avènement rapide du pilote d'essais-robot. Mais John Cunningham n'est sans doute pas de mon avis.

IV

GEORGE BEURLING

POUR QUI RIEN NE COMPTAIT QUE VOLER

EXCUSEZ-MOI, dit le jeune homme, où se trouve le bureau de recrutement le plus proche ?
— Bureau de recrutement de quoi ? grogna le policeman.

Le jeune homme était coiffé d'une casquette de navigateur. Le policeman venait de prendre son service devant un des docks du port de Glasgow.

— Un bureau de recrutement pour l'aviation, expliqua le jeune homme. Je veux m'engager dans la R.A.F.

— Me semble que vous avez un drôle d'accent, dit le policeman avec un terrible accent écossais. Canadien ?

— Oui, Canadien. J'ai entendu dire qu'on avait besoin de personnel dans la R.A.F.

Ce dialogue avait lieu en juillet 1940. Le policeman haussa les épaules :

— Au train où vont les choses, on aura bientôt sacrément besoin d'un sacré personnel un peu partout ! Le bureau de recrutement, c'est dans cette rue, à droite.

Le jeune homme s'y rendit. Il fut reçu par un officier entre deux âges.

— Je voudrais m'engager dans la R.A.F., dit-il. Comme pilote. J'ai déjà deux cent cinquante heures de vol.

— Canadien ? demanda l'officier.

— Oui, Canadien. Mais je crois qu'il faut que je vous explique mon cas...

— Pourquoi pas ? dit l'officier. Asseyez-vous.

Le jeune homme s'assit juste au bord de la chaise :

— Voici. Mon nom est Beurling, George Beurling. Je suis de Lasalle, près de Montréal. J'ai voulu m'engager dans l'aviation canadienne, mais ils n'ont pas voulu de moi parce que je n'ai pas de diplômes universitaires. Il leur faut absolument des diplômes. Moi, je n'ai que mon brevet de pilote et deux cent cinquante heures de vol...

— Deux cent cinquante heures, vous me l'avez déjà dit, fit observer l'officier.

Le jeune homme secoua la tête :

— Vous ne pouvez pas vous représenter ce que signifient ces deux cent cinquante heures :

Il se rappela qu'il s'adressait à un officier britannique et il ajouta : « Sir. »

— Je peux me représenter n'importe quoi si on me l'explique clairement, dit l'officier.

— Bon, Sir, je vais essayer. Rien ne m'a jamais intéressé que voler. A neuf ans, dès que je quittais la classe, je courais à l'aérodrome de Lasalle Road, près de chez nous. Je me collais contre la barrière et je regardais les avions. Je les dévorais des yeux. Les types de l'aérodrome ont fini par me laisser entrer. Un jour, l'un d'eux m'a dit : « J'ai idée que tu aimerais bien prendre le baptême de l'air, est-ce que je me trompe ? ». Je croyais que c'était le Bon Dieu lui-même qui me parlait. Le type a

ajouté : « Eh bien ! va demander à tes parents s'ils sont d'accord ». Mes parents étaient en train de dîner, j'ai demandé : « Est-ce que je peux monter en avion ? » Tout le monde s'est mis à rire et ma mère m'a répondu : « Bien sûr, tu peux même voler jusque dans la lune si tu veux ». Naturellement, ils ne croyaient pas que je parlais sérieusement.

— Naturellement, dit l'officier.

— Le lendemain, j'ai pris le baptême de l'air, et ensuite le brave type me faisait voler de temps en temps. Un peu plus tard, je me suis mis à fabriquer des modèles d'avions, que je vendais aux copains. Dès que j'avais dix dollars, je courais à l'aérodrome et je louais un avion pour une heure. J'ai tâté des commandes à quatorze ans, j'ai volé seul pour la première fois à seize ans.

— Sur quel genre d'avions ? demanda l'officier.

— Oh, j'ai volé sur des Gipsy-Moth, puis sur des Rambler. J'ai exécuté mon premier looping tout seul à bord d'un Rambler, loin du terrain, parce que les acrobaties étaient interdites. Mes parents étaient maintenant au courant, ils me laissaient voler parce qu'ils comprenaient bien qu'il n'y avait pas moyen de m'empêcher, mais mon père refusait de me donner de l'argent. Je suis entré comme ouvrier dans une fabrique d'appareils de radio où je gagnais vingt-huit cents de l'heure. Ma chambre me coûtait un dollar cinquante par semaine, ma nourriture un dollar soixante-quinze...

— Par semaine ? demanda l'officier. Ce n'est pas beaucoup.

— C'était voler qui m'intéressait, non manger. En économisant sordidement, je réussissais à mettre de côté mes dix dollars par semaine : une heure de vol. En plus de mon job à l'usine, je devins laveur de hangar à l'aéro-

drome, la nuit. Je gagnais ainsi un peu plus d'argent et je pouvais voler un peu plus. J'ai appris tout seul une par une les acrobaties, loin du terrain, en me cachant : la feuille morte, l'Immelmann, le tonneau lent. Le 16 avril 1939, j'ai obtenu mon brevet de pilote. Mon oncle m'a alors donné cinq cents dollars. Je suis allé à l'aérodrome, j'ai posé les cinq cents dollars sur le comptoir, j'ai dit au caissier : « Inscrivez-moi pour cinquante heures de vol ». J'ai passé et réussi l'examen de pilote commercial, mais on m'a dit que j'étais trop jeune pour recevoir la licence. J'ai alors voulu aller en Chine...

L'officier haussa les sourcils :

— En Chine ?

— Oui, j'avais entendu dire qu'ils avaient besoin de pilotes là-bas. J'ai franchi clandestinement la frontière des Etats-Unis dans l'intention d'aller m'embarquer à San Francisco, mais je n'avais pas les papiers nécessaires et j'ai été mis en prison, où je suis resté plusieurs semaines. Rentré au Canada, je suis allé voir le consul de Finlande pour tenter de m'engager dans l'aviation finlandaise. Une autorisation paternelle était nécessaire, mon père n'a rien voulu savoir. Enfin, il y a eu la guerre. C'est à ce moment-là que j'ai voulu m'engager dans l'aviation canadienne. Ils n'ont pas voulu de moi, je vous l'ai dit, parce que je n'avais aucun diplôme, à part mon brevet de pilote. J'ai rongé mon frein encore un bon moment, puis un jour un copain m'a dit : « Il y a dans le port un vapeur dont le capitaine cherche des matelots. Tu pourrais peut-être aller y voir. Le vapeur s'appelle *Valparaiso*, il est chargé de munitions, en partance pour Glasgow. Une fois là-bas, tu trouverais sûrement à t'engager dans la R.A.F. » J'ai couru à bord du *Valparaiso*. Le capitaine m'a dit qu'il appareillait

dans une demi-heure, mais qu'il avait encore besoin d'un matelot de pont. J'ai dit okay. C'est comme ça que je suis venu. Aux approches de l'Irlande, nous avons rencontré une meute de sous-marins et sept cargos ont été torpillés en dix minutes, mais, heureusement pour moi, pas le *Valparaiso*. J'espère que vous n'allez pas me demander de diplômes universitaires, Sir ?

— Pas nécessairement, dit l'officier. Mais j'imagine que vous avez tout de même quelques papiers ? Un certificat de naissance, par exemple ?

— Non, Sir, je n'ai rien du tout. Je n'ai pas eu le temps de repasser chez moi pour prendre mes papiers.

— C'est très ennuyeux. Je crains bien que, dans ce cas, je ne puisse rien faire pour vous. Il faut absolument un certificat de naissance. D'ailleurs, vous vous trouvez illégalement sur le sol britannique, puisque vous n'avez aucun papier. Vous pourriez être arrêté d'un instant à l'autre.

— Nom d'un chien, vous n'allez pas me faire arrêter ! s'écria George Beurling. Je suis venu pour m'engager dans la R.A.F.

— Je ne vous ferai pas arrêter, j'ai autre chose à faire, dit l'officier. Mais encore une fois, je ne peux rien pour vous si vous n'avez pas de papiers.

George Beurling ramassa sa casquette qu'il avait posée à terre à côté de sa chaise.

— Bon, dit-il, je vais les chercher.

Il parlait comme s'il n'avait eu qu'à traverser la rue. En réalité, il reprit le *Valparaiso* pour traverser l'Atlantique. Il débarqua à Montréal, après qu'un cargo seulement du convoi eut été coulé.

— Ne vous dérangez pas, dit-il à ses parents suffoqués,

je ne fais qu'entrer et sortir. Je viens chercher mes papiers pour m'engager dans la R.A.F. à Glasgow.

— Dans la R.A.F., mais tu es fou! s'écria sa mère. Tu peux très bien t'engager ici dans l'infanterie, ou dans les chars...

George Beurling haussa les épaules :

— Je croyais que vous aviez compris que je désire voler. D'ailleurs, il n'y a qu'une arme où j'aie quelque chance de m'en tirer, c'est l'aviation. Dans les chars ou dans l'infanterie, je me ferais tuer.

Il demeura cependant cinq jours chez lui et, cette fois, son père l'aida à se procurer tous les papiers nécessaires. Le 8 août 1940, le *Valparaiso* reprit la mer, une nouvelle fois chargé d'explosifs, avec George Beurling à bord. Aucun navire ne fut coulé. Le *Valparaiso* accosta à Glasgow pendant une alerte aérienne. Beurling sauta à terre; un policeman l'arrêta :

— Où courez-vous comme ça? Sacré nom, c'est encore vous?

C'était le même policeman.

— C'est encore moi, dit Beurling. Je vais au bureau de recrutement. Je connais le chemin.

L'officier du bureau de recrutement leva la tête en le voyant entrer. C'était le même officier.

— Je veux être damné! s'écria-t-il. C'est mon Canadien.

— Oui, dit Beurling. Voici mes papiers. Voici le certificat de naissance.

George Beurling signa son engagement. La période qui suivit ne fut pas très agréable pour lui. Au lieu de voler, il commença par faire l'exercice dans un dépôt, sous les ordres de sergents qui ne voulaient même pas entendre parler de ses deux cent cinquante heures de vol.

On l'occupa aussi à combler les cratères creusés par les bombes allemandes sur un terrain d'aviation, près de Londres. A cette époque, il apprit incidemment que le cargo *Valparaiso* avait été coulé dans l'Atlantique à son voyage de retour. « En somme, pensa Beurling, j'aurais pu avoir moins de chance. »

On l'envoya ensuite à l'*Initial Training Wings*, où il dut consacrer une grande partie de son temps aux mathématiques, à la navigation, à la météo. Son expérience de pilote ne commença à compter que lorsqu'il entra à l'*Elementary Flying Training School*. Là, les instructeurs durent convenir que ce garçon était réellement doué pour le vol. Mais ce don ne suffisait pas pour faire un pilote de chasse. Il fallait encore passer par d'autres écoles et d'autres centres d'entraînement pour apprendre le vol de nuit, le vol en formation, le vol sans visibilité et l'oiseau devait aussi apprendre à tirer. Au cours de ces longues classes, Beurling eut quelques difficultés concernant la discipline, mais pas un seul accident. Le 16 décembre 1941, il fut promu sergent pilote et affecté au 403^e Squadron, 11^e groupe.

En mai 1942, George Beurling avait à son actif deux victoires aériennes. Il avait participé à des escortes de bombardiers et à des raids au-dessus de la France, conduisant son Spitfire avec une maîtrise absolue, abattant ses deux adversaires d'une seule rafale. Ses incontestables dons d'homme volant lui avaient permis à plusieurs reprises de se tirer de situations vraiment difficiles. Son chef d'escadrille lui avait demandé s'il n'aspirait pas à devenir officier.

— Non, Sir, merci, avait répondu Beurling. J'ai de très bons copains parmi les sergents.

Cependant, en ce mois de mai 1942, George Beurling n'était pas heureux. D'abord, le 403^e Squadron avait été transformé en unité exclusivement canadienne et lui, Beurling, Canadien, avait dû le quitter parce qu'il s'était engagé, non dans la Royal Canadian Air Force, mais dans la Royal Air Force. Dans l'unité où on l'avait versé, il n'y avait guère que des Britanniques, avec qui il s'entendait médiocrement. Les autres lui reprochaient un franc-parler qu'ils jugeaient excessif.

Fait plus grave, ils lui reprochaient d'avoir transgressé la discipline du vol en formation pour aller abattre son deuxième avion. Cette discipline constituait une règle d'or dans la R.A.F. Les chasseurs britanniques opéraient en formations extrêmement serrées; dans l'esprit du commandement et dans l'esprit des pilotes formés au sein de la R.A.F., cette tactique constituait la défense la plus efficace contre les attaques ennemies. Beurling avait fait preuve de trop d'individualisme. Aux yeux des autres pilotes, sa seconde victoire avait été acquise au prix d'une atteinte à l'esprit de solidarité. Au mess, presque personne ne lui adressait la parole.

Le 21 mai 1942, un des pilotes fut désigné pour « une affectation au delà des mers ». C'était un jeune marié, de qui la femme attendait un bébé. Il ne cachait pas que l'idée d'être envoyé au loin — l'ordre ne disait pas où — ne lui souriait guère.

— Si j'obtiens de vous remplacer, serez-vous d'accord? lui demanda Beurling.

Le jeune marié ne demandait pas mieux.

— Le pilote désigné doit être capable de décoller d'un

porte-avions, dit le commandant de l'escadrille à Beurling. Saurez-vous le faire?

— Oui, Sir.

Le lendemain, George Beurling arrivait au Dépôt d'Embarquement où il retrouva trente-six autres pilotes, avec qui il prit passage à bord d'un cargo. Les cales du bâtiment contenaient trente-six Spitfire. Ce navire appareilla aussitôt, escorté d'un destroyer et d'une corvette, pour une destination inconnue. Quelques jours plus tard, il pénétrait dans le port de Gibraltar. Là, les pilotes connurent leur affectation. C'était Malte.

Les rues de Gibraltar étaient éclairées le soir comme en temps de paix. Dans tous les restaurants, on pouvait se faire servir à volonté des steaks énormes, des gâteaux, des fruits frais. La différence entre le régime déjà spartiate de la Grande-Bretagne était appréciable.

Les festivités des pilotes durèrent deux jours. Au matin du 7 juin, trente-trois d'entre eux, dont Beurling, reçurent l'ordre de se présenter à 18 heures à bord du porte-avions *Eagle*, où les Spitfire se trouvaient déjà. L'*Eagle* appareilla le 8 au matin.

Dans la soirée, un wing-commander réunit les pilotes :

— Vous vous envolerez demain matin à partir de six heures, par groupe de huit, leur dit-il. Vous ferez route au Sud-Est jusqu'à ce que vous aperceviez la côte tunisienne, puis au Sud jusqu'à ce point que voici sur la carte, et enfin vous mettrez le cap à l'Est. Vous avez 745 milles à parcourir en tout. Radio-silence absolu, sauf en cas de détresse, où vous pouvez émettre « May Day ». Vous recevrez d'abord des messages du porte-avions et ensuite de Malte. Pour décoller, mettez les gaz et gardez vos freins serrés jusqu'à ce que la queue de votre avion se soulève. A ce moment-là, allez-y. Bonne nuit.

L'envol eut lieu comme prévu. Beurling décolla avec le troisième groupe, sans incident, à 6 h. 30 exactement. A 9 h. 30, d'une altitude de 7.000 mètres, il découvrit un rocher clair et plat posé sur la mer : Malte. Cinquante minutes plus tard, il se posait avec son groupe sur l'aérodrome de Takali — en plein bombardement.

La D.C.A. tirait furieusement, plusieurs batailles aériennes se déroulaient en même temps au-dessus de l'île et au-dessus de la mer. Des parachutes s'ouvraient sans cesse au milieu des flocons d'éclatement; des avions descendaient en flammes, d'autres piquaient dans un bruit de tonnerre. Des vedettes de sauvetage filaient sur l'eau pour recueillir les pilotes abattus.

Les Spitfire qui venaient d'arriver roulèrent vers les hangars le long des pistes trouées de cratères de bombes et parsemées de débris d'avions. Leurs pilotes passèrent leur premier quart d'heure maltais dans les abris et les tranchées de l'aérodrome, couverts de poussière et de gravats par les secousses des explosions.

— C'est comme ça ici à peu près tous les jours, leur dit ensuite le wing-commander Gracey. Ne vous attendez pas à une partie de pique-nique. Vous venez de voir vos camarades combattre pour protéger votre arrivée. Demain, ce sera votre tour. Tenez vos yeux bien ouverts si vous désirez rester vivants quelque temps. On va maintenant vous conduire à vos cantonnements.

Le cantonnement des sous-officiers pilotes était une ancienne carrière de craie en forme de tunnel située à 8 kilomètres de l'aérodrome. Beurling trouva là des Britanniques, des Américains, des Australiens, des Néo-Zélandais, un Canadien.

— Ce qu'il y a de moins agréable ici, lui dit un Néo-

Zélandais, c'est la nourriture : corned-beef, corned-beef et encore corned-beef...

— Et quel est le genre de travail? demanda Beurling.

— Voici, dit le Néo-Zélandais.

Malte possédait une aviation offensive et une aviation défensive. La première consistait en une vingtaine d'avions torpilleurs et une trentaine de bombardiers, chargés d'attaquer aussi continuellement que possible les convois de l'Axe. Au cours de l'année 1941, cette poignée d'avions constamment renouvelée avait détruit plus de la moitié du tonnage allemand et italien en Méditerranée. Voilà pourquoi l'aviation germano-italienne (six cents bombardiers et chasseurs concentrés en Sicile) pilonnait Malte comme si elle avait voulu l'enfoncer dans la mer.

La flotte britannique avait depuis longtemps déserté le port ravagé de La Valette, où de rares convois arrivaient à intervalles espacés, après avoir subi 50 à 60 % de pertes. La population, sévèrement rationnée, vivait réfugiée dans les cavernes rocheuses de l'île. La radio allemande disait en parlant d'elle : « Les deux cent cinquante mille prisonniers de Malte ». Entre les raids, les gens vaguaient à leurs occupations. La Salle d'Opérations, ou *Ops*, qui recevait les informations radar sur les formations ennemies annoncées et donnait l'ordre aux chasseurs de décoller, était installée, elle aussi, à l'intérieur d'une grande caverne. Le jour de l'arrivée des Spitfire de la tournée Beurling, Malte disposait, pour sa défense aérienne, d'une quinzaine de chasseurs.

— On est donc content de vous voir arriver, conclut le Néo-Zélandais. Mais dites-vous bien que les choses ne se passent pas ici comme en Angleterre. On se lève le matin à 4 heures, on prend le bus à 4 h. 30 pour l'aérodrome,

on s'installe en alerte au dispersal (1) au bord de la piste. Aussitôt que le haut-parleur annonce « Scramble ! » (2) on saute par les fenêtres, on court aux zincs, et en l'air ! Il s'agit ensuite de descendre le plus possible d'Allemands et d'Italiens sans être descendu soi-même. Comme ils sont toujours beaucoup plus nombreux que nous, ma foi, on se débrouille comme on peut.

— Voilà le genre de travail qui me plaît, dit Beurling.

Dès le 12 juin, les nouveaux pilotes de Malte purent se former eux-mêmes une idée de quelques-unes des conditions particulières du combat aérien au-dessus de cette île. A 7 heures du matin, ils se trouvaient dans leur dispersal en train de boire du chocolat chaud lorsque les haut-parleurs annoncèrent : « Scramble pour quatre avions ! ».

Dès que les quatre premiers pilotes de service dans l'ordre du numérotage furent en l'air, l'*Ops* leur envoya en phonie :

— Gagnez en altitude le plus vite possible.

Dix minutes plus tard, les avions atteignaient 6.000 mètres. A ce moment, l'*Ops* leur envoya :

— Quinze avions ennemis venant de Zukor Point, à 7.000 ou 7.500 mètres. Pas de gros travail (*No big job*).

La phrase *No big job* signifiait simplement que la formation ennemie ne comportait pas de bombardiers. Ce n'était pas par mépris de l'adversaire que le commandement aérien de Malte n'envoyait que quatre Spitfire au-devant de quinze chasseurs ennemis : c'était pour économiser l'essence.

(1) Petite hutte ou baraque.

(2) Décollage en toute hâte.

Les quatre Spitfire (Beurling se trouvait à bord de l'un d'eux) s'avancèrent en ligne de front, formation com-mode pour que chaque pilote puisse observer l'arrière des camarades. Mais cette formation ne fut pas conservée longtemps, car le combat contre les avions ennemis (des Messerschmitt 109) devint rapidement une mêlée. Beurling mit le feu à la queue d'un Messerschmitt qui tomba dans la mer. Comme personne, sauf lui, ne le vit s'engloutir (les autres pilotes étaient assez occupés), cet adversaire ne lui fut compté que comme « endommagé ».

Moins de dix minutes après l'engagement, les visiteurs — moins la victime de Beurling — mirent le cap sur la Sicile. Les Spitfire ne les poursuivirent pas, non par crainte, mais par ordre : pour économiser l'essence.

Après ce premier combat se produisit un fait qu'on n'avait pas observé à Malte depuis des mois — depuis une éternité — dix jours s'écoulèrent sans une attaque aérienne ennemie.

Les nouveaux arrivés se demandèrent d'abord si les anciens n'avaient pas un peu corsé leurs descriptions. Mais quelques jours plus tard, ils avaient écarté cette idée. Il était bien visible, et cela apparaissait justement davantage pendant cette période de calme, que l'état nerveux d'un certain nombre d'anciens laissait à désirer. Certains se montraient anormalement loquaces, d'autres anormalement silencieux, d'autres étrangement irritables. Les plus résistants expliquèrent aux nouveaux que, de temps en temps, un pilote se mettait à discourir d'une manière obsédante sur les statistiques et le pourcentage de pertes dans les unités d'aviation de chasse. On avertissait alors le wing-commander Gracey, qui envoyait le pilote en permission. Il était entendu que,

de toute manière, un pilote ne pouvait demeurer plus de trois ou quatre mois à Malte — s'il survivait.

Pendant cette accalmie, Beurling et ses camarades prirent des bains dans la Méditerranée merveilleusement bleue au bord des rochers de Malte ou de la petite île de Gozo, toute voisine, moitié moins étendue et quasi déserte.

Les avions ennemis recommencèrent à se montrer le 25 juin. A partir du 6 juillet, on eut le sentiment que l'Axe était décidé à reprendre sérieusement le pilonnement.

A 8 heures, trois bombardiers escortés par trois Macchi furent annoncés. Beurling fit partie de la patrouille envoyée au-devant de cette formation. D'une première rafale, il atteignit l'un des bombardiers. Puis, voyant un des Macchi sur l'arrière d'un camarade, il tira sur lui deux rafales qui le précipitèrent en flammes vers la mer. Quelques secondes plus tard, il tira encore une rafale sur un second Macchi, qui explosa.

Le soir du même jour, Beurling décolla de nouveau avec une patrouille chargée de repousser deux Junkers 88 escortés par vingt Messerschmitt. Au cours du combat, il abattit un des Messerschmitt, d'une seule rafale. Son score pour la journée était de deux Macchi et un Messerschmitt abattus, plus un bombardier endommagé.

A l'écrivain Leslie Roberts qui devait plus tard l'interroger très longuement, entre autres choses sur ses sensations en combat aérien, Beurling répondait :

— Je ne ressentais rien de particulier. Non, je n'étais pas fatigué. Fier du succès? Non, je pensais surtout que j'avais eu de la chance.

— Et au retour, est-ce que vous étiez félicité? Au mess, est-ce que les camarades vous fêtaient?

— Non. Ce soir-là, Gracey m'a dit simplement : « Bon travail, Beurling ». Et l'on pensait plutôt à remercier le copain qui avait chassé un ennemi de la queue de votre avion qu'à le féliciter sur son score personnel.

En réalité, on peut déduire d'autres témoignages, que Beurling, comme la plupart des pilotes de chasse, fut toujours très fier de ses victoires. Mais il est certain qu'il avait été affecté par la désapprobation que lui avaient témoignée ses camarades britanniques après sa seconde victoire et qu'il désirait faire preuve d'esprit de solidarité.

L'offensive contre Malte se poursuivit furieusement pendant le mois de juillet, coupée seulement par une accalmie relative de quelques jours, après le 15. Les formations ennemies comptèrent jusqu'à quatre-vingt-sept bombardiers escortés de cinquante chasseurs. Les Spitfire étaient constamment en alerte et prenaient l'air plusieurs fois par jour.

Pendant qu'ils livraient leurs combats, les bombardiers qui avaient réussi à franchir l'interception — il n'était pas possible de les arrêter tous — jetaient leurs projectiles sur les aérodromes, le port et la ville. Les trois quarts de La Valette étaient en ruines. Heureusement, les cavernes de Malte étaient à l'épreuve des bombes et les incendies ne trouvaient guère d'aliment sur ce rocher sans arbres, à maisons de pierre. La population souffrait davantage de la faim que des bombardements.

George Beurling combattait chaque jour avec ses camarades. Lorsqu'on parcourt les compte rendus de ses combats, on est frappé par la rapidité avec laquelle il avait raison de ses adversaires. Presque toujours, une seule rafale d'une ou deux secondes lui suffisait.

Lui-même a ainsi défini les raisons de cette efficacité :

« Vous pouvez être le pilote le meilleur et le plus précis du monde, si vous tirez mal, vous n'abattez pas d'ennemis. D'autre part, si vous êtes le meilleur tireur du monde et que vous n'êtes pas bon pilote, l'ennemi vous abattra ». Il semble bien que Beurling ait été à la fois, sinon le meilleur pilote et le meilleur tireur du monde, du moins l'un des meilleurs.

Entre le 6 et le 29 juillet 1942, il abattit quinze avions ennemis (quatre dans la seule journée du 29) et en endommagea cinq. Le 29, il fut promu officier pilote (sous-lieutenant). Il avait reçu la Distinguished Flying Medal le 15.

A la fin de ce mois de juillet, il n'y avait plus à Malte que sept des trente-trois pilotes arrivés avec Beurling. Huit avaient trouvé la mort en combat aérien ; les autres avaient été évacués pour blessures ou surmenage.

Parmi les tués se trouvait un pilote avec qui Beurling s'était déjà lié d'amitié, un Canadien nommé Jean Paradis. Beurling et lui s'étaient baignés ensemble pendant les jours d'accalmie, ils s'étaient étendus au soleil sur les rochers blancs, au bord de la Méditerranée éblouissante, parlant de leur pays lointain. Le pilote de chasse Beurling pour qui rien ne semblait compter que voler et combattre gardait pourtant précieusement dans sa mémoire le souvenir de ces heures, étranges îles de paix au milieu de la furie de la guerre.

Maintenant, Jean Paradis était mort, et d'autres pilotes étaient morts, et d'autres étaient arrivés pour remplacer les disparus et les évacués, et parmi ces nouveaux arrivés, quelques-uns déjà n'existaient plus. Le wing-commander Gracey avait été envoyé au repos en Grande-Bretagne, le wing-commander Grant l'avait remplacé.

Le 9 août, Lord Gort, gouverneur de Malte, fut informé

qu'un convoi quittait Gibraltar pour tenter d'aller ravitailler l'île.

Ce convoi comprenait quatorze cargos et pétroliers escortés par plusieurs navires de guerre, dont un porte-avions. Il fut attaqué sans interruption par des avions et par des meutes de sous-marins à partir de la longitude du cap Bon. Les appareils du porte-avions le défendirent de leur mieux, puis les Spitfire de Malte intervinrent lorsque la bataille se rapprocha.

Le 11 août, on vit entrer dans le port ravagé de La Valette, l'un après l'autre, presque tous endommagés par des torpilles ou par des bombes, six cargos : c'était tout ce qui restait du convoi. Les navires de guerre avaient reçu l'ordre de faire demi-tour. Les autorités militaires de Malte étaient consternées à l'idée que pas un pétrolier n'avait atteint le port.

Or, le surlendemain, on en vit arriver un, seul survivant : torpillé l'avant-veille, il se traînait depuis à 3 nœuds, ayant perdu le convoi et son escorte. Lorsqu'il fut signalé, les Spitfire prirent l'air pour le protéger. Terriblement incliné sur le côté, il ressemblait à une épave. Les milliers de litres d'essence qu'il portait dans ses flancs étaient pour Malte au moins aussi précieux que la nourriture.

George Beurling n'avait pas pu participer à cette bataille pour le convoi, et il ne put voler et combattre que d'une manière intermittente au cours du mois d'août, passant plusieurs jours à l'hôpital : il ressentait les premières atteintes d'une dysenterie aiguë appelée « chien de Malte » (*Malta dog*), causée par les légumes de l'île. (Ceux-ci poussaient sur un très petit espace de terre qu'on saturait d'engrais.)

George Beurling souffrait davantage du « chien de

Malte » à terre qu'en vol, car alors l'inhalation d'oxygène le soutenait. Mais, certains jours, les médecins le portaient « indisponible » et il devait se soumettre. Pour cette raison, il ne put abattre qu'un seul adversaire du début d'août au 25 septembre, jour où il en abattit deux.

Au cours de cette période, les Spitfire avaient exécuté plusieurs opérations offensives contre les aérodromes de Sicile, mitraillant et détruisant des avions ennemis au sol ou surpris au moment de leur envol. Mais, dès le début d'octobre, les habitants de Malte comprirent que ce mois allait être pour eux aussi dur qu'avait été le mois de juillet.

Aucun convoi n'avait réussi à atteindre l'île depuis celui du 11 août. Lord Gort avait fait instituer des cuisines communautaires, on avait abattu toutes les chèvres de l'île, pourtant seules productrices de lait frais, à la fois pour les manger et pour ne plus avoir à les nourrir. Les quelque quinze cents civils demeurés dans la ville de La Valette passaient une grande partie de leur vie dans des souterrains obscurs. L'eau était rationnée; seul l'hôpital utilisait encore le courant électrique. La mortalité infantile s'était élevée à 418 pour 1.000 en août, à 425 pour 1.000 en septembre...

Les raids ennemis reprenaient maintenant à la cadence de trois à quatre par jour. George Beurling combattait aussi souvent que le « chien de Malte » ne le rendait pas indisponible. Le 13 octobre au soir, son score sur Malte atteignait vingt-quatre victoires (en tout : 26).

Tous les chasseurs des aérodromes de Takali et de Luqa décollèrent ensemble à midi le 14 octobre pour

intercepter huit Junkers 88 escortés par cinquante chasseurs. Beurling faisait partie de l'expédition.

A 7.000 mètres d'altitude, il aperçut la nuée ennemie venant de l'Est. Il s'adressa en phonie à son coéquipier Hether : « Allons-y ! » ; chacun d'eux piqua sur un Junkers. Quelques secondes plus tard, ces deux adversaires étaient en flammes, tombant vers la mer.

Beurling s'aperçut à ce moment que huit Messerschmitt arrivaient sur l'arrière de Hether, juste au-dessous de lui. Il cria : « Attention derrière toi, Red ! » et piqua. Comme il passait auprès du bombardier qu'il venait de mettre en flammes, le mitrailleur arrière de cet avion tira sur lui. Beurling sentit qu'il était atteint à la main et à l'avant-bras gauche, mais peu grièvement. Il tira une longue salve soigneusement ajustée, à 400 mètres, sur l'un des Messerschmitt qui poursuivaient son coéquipier. Ce Messerschmitt se mit à fumer et tomba, les autres dégagèrent. Hether était maintenant hors de danger. L'avion de Beurling fut alors atteint par deux rafales, une dans chaque aile. Beurling tira sur le manche et mit les gaz dans l'intention de l'élever un instant au-dessus de la bataille tournoyante et d'y voir clair. Il entendit soudain dans sa radio une voix angoissée :

— Quelqu'un sur Kalfrana Bay pour nous donner un coup de main ! Nous sommes deux contre vingt Messerschmitt.

Beurling se trouvait juste au-dessus de Kalfrana Bay. Il piqua dans son avion troué, redressa juste au-dessous d'un Messerschmitt qui se préparait à tirer sur un Spitfire. Beurling reconnut le Spitfire, c'était celui de Willie le Kid, Willie le Kid un vrai copain ; Beurling sentit son cœur battre ! D'une salve de deux secondes,

il découpa l'aile gauche du Messerschmitt au ras du fuselage, l'allemand tomba.

« Il y a un principe qu'on ne doit jamais transgresser, devait déclarer Beurling à Leslie Roberts : c'est de toujours regarder derrière soi avant d'attaquer. Or, cette fois, je ne l'avais pas fait. C'était la première fois. »

Beurling ressentit un choc contre son talon droit. Presque en même temps, il comprit qu'un éclat avait pénétré entre son bras gauche et son corps, le blessant grièvement au coude et au côté droit. Et ses commandes ne répondaient plus. Il avait été attaqué par l'arrière et en dessous.

La manette des gaz était grande ouverte, l'avion piquait à pleine puissance de 6.000 mètres. Beurling ouvrit la fermeture de son habitacle dans l'intention de sauter. Le souffle de la descente vertigineuse le colla sur son siège.

— J'eus une seconde ou deux de résignation. Je pensai : « Eh bien, voilà, c'est ainsi lorsqu'on va mourir ». Mais aussitôt après, je me dis qu'il fallait lutter.

Il réussit à s'extraire de son habitacle, à ramper sur l'aile gauche. Le souffle le plaquait contre l'aile. La nappe bleue de la mer se rapprochait à toute vitesse.

A 500 mètres d'altitude, Beurling réussit à glisser. Il se sentit tomber, pensa : « Puis-je maintenant tirer sur le cordon ? » Il tira, le parachute s'ouvrit avec un bruit de déflagration, mais sans se déchirer.

Beurling descendait doucement vers la mer. Cette soudaine impression de calme était extraordinaire. Un Spitfire vint tourner autour du parachute, puis s'éloigna. A l'instant où il touchait l'eau, Beurling largua son parachute et se trouva flottant, soutenu par sa brassière de sauvetage « Mae West », tandis que son dinghy commen-

çait à se gonfler. Il se hissa dans le dinghy. Quelques minutes plus tard, il s'aperçut que le fond de cet esquif en caoutchouc était plein de sang. Mais déjà une vedette de sauvetage arrivait, son étrave ourlée d'écume blanche.

Le surlendemain, des camarades de Beurling vinrent le voir à l'hôpital.

— Je n'en ai pas pour longtemps à rester ici, leur dit-il, mes blessures ne sont pas graves.

— Mais bien sûr. Tu as toujours été un veinard.

En réalité, le « chien de Malte » et le manque de vitamines avaient gravement affaibli l'organisme du veinard. Son talon était infecté, de nombreux mois devaient s'écouler avant que cette blessure consentît à se fermer.

Le « blitz » sur Malte continuait; de son lit, Beurling entendait les bombardements. Parfois, il se traînait jusqu'à la fenêtre pour observer les combats. D'autres camarades, blessés, arrivaient; l'hôpital se remplissait de pilotes. Le 25 octobre, le vice-maréchal de l'Air Park, commandant supérieur de l'aviation de Malte, s'approcha du lit de Beurling :

— Un message vient d'arriver de Londres, lui dit-il. Vous êtes décoré du Distinguished Service Order. Il y a eu aussi un message du Gouvernement Canadien qui demande que vous soyez envoyé là-bas en convalescence. Vous aiderez au recrutement et à la propagande.

— Je vous remercie beaucoup, Sir. Mais je crois que d'ici une quinzaine, je pourrai voler de nouveau.

— Je crois que ce sera un peu plus long, Beurling.

La citation accompagnant le Distinguished Service Order rappelait que le score de Beurling s'élevait à vingt-huit victoires, plus trois « probables », et concluait :

« L'habileté et le courage de ce pilote sont insurpassables. »

Les aventures de George Beurling n'étaient cependant pas terminées.

Le 27 octobre, son wing-commander vint le voir à l'hôpital :

— Vous partirez ce soir pour Gibraltar, à bord d'un *Liberator*. Vous serez avec plusieurs camarades, parmi lesquels Hether et Willie le Kid. Ces deux-là n'oublient pas que vous leur avez probablement sauvé la vie. Que diriez-vous de venir auparavant au mess à Takali pour prendre vos affaires et dire au revoir ?

Après le dîner d'adieux — tous disaient : « d'au revoir » — Beurling et ses copains se rendirent à l'aérodrome de Luqa. Le contingent à évacuer comprenait vingt-six pilotes, trois civils, plus sept femmes et deux bébés. En comptant les six hommes de l'équipage du *Liberator*, quarante-deux personnes. Or, le ciel se couvrait de nuages.

— Je suis désolé, dit le chef pilote de l'avion transporteur, mais la météo annonce du très mauvais temps à l'Ouest, je ne peux pas vous emmener tout de suite vers Gibraltar. Par contre, le temps est clair à l'Est. Je vais en profiter pour aller jusqu'à Alexandrie où je prendrai du fret pour Malte. Je vous transporterai ensuite.

Les civils rentrèrent chez eux et les pilotes s'installèrent tant bien que mal dans le mess de Luqa. Un jour, deux jours, quatre jours s'écoulèrent. Les alertes et les bombardements se succédaient, des nouvelles des combats

arrivaient : « Un tel a dû se poser sur le ventre ; un tel s'est tué. »

Enfin, le *Liberator* revint, dans la nuit du 31. Il prit l'air avec son chargement d'évacués le 1^{er} novembre, à 3 heures du matin. À l'aube, le ciel apparut découvert, au-dessus de la mer bleue. Pas un navire en vue, pas un avion, était-ce possible ? Beurling pensait : « Où donc est la guerre ? »

Le ciel se couvrit avant Gibraltar et le fameux rocher apparut à travers la pluie. Le *Liberator* décrivit un cercle, manœuvra pour atterrir. Mais, gêné par les remous de l'air contre le rocher, il se posa au milieu de la longueur de la piste, rebondit. Le pilote dut remettre les gaz. « J'éprouvai une impression désagréable, a raconté Beurling. Je commençai à me défaire rapidement de mon lourd vêtement de vol. »

Le *Liberator* était revenu au-dessus de la mer, et s'élevait. Soudain, à 15 mètres d'altitude, il cessa d'être porté, tomba.

Beurling avait ouvert une porte située juste à droite de son siège et, à l'instant où l'avion touchait l'eau, il sauta, suivi par deux ou trois autres. Presque aussitôt, l'avion se disloqua et coula. Il n'y avait plus à la surface de la mer que quelques débris auxquels se cramponnaient des naufragés. Beurling s'efforçait vainement de reconnaître, dans la faible clarté crépusculaire, ceux qui se trouvaient autour de lui. Il entendit quelqu'un crier :

— Si vous pouvez nager vers la côte, faites-le !

Soutenu par son gilet Mae West, gêné par son pied enveloppé de bandages, Beurling se mit à progresser tant bien que mal vers cette côte qui paraissait assez proche. Déjà des sauveteurs arrivaient. Des soldats couraient

sur le rivage, portant des brancards. Beurling toucha terre et se sentit soutenu aux épaules.

— Il y a des blessés qui ne peuvent pas nager, dit-il aux soldats. Et des femmes, et des enfants!

Déjà, la porte d'une ambulance se refermait sur lui. Ce fut dans la soirée, étendu sur un nouveau lit d'hôpital, que Beurling connut le bilan de l'accident : quinze morts ou disparus, dont les trois civils et deux femmes, plus les deux bébés. Hether et Willie le Kid se trouvaient parmi les manquants.

De son lit, Beurling pouvait voir les lumières de Gibraltar brillantes dans la nuit. Malgré la guerre et les morts, la vie continuait. Beurling pensait à Jean Paradis, avec qui il s'était baigné dans l'eau bleue transparente, et à tous les copains tués, et à ceux-ci qui venaient de périr noyés comme des chats dans cette coque de Liberator, eux qui avaient tant de fois vaincu la mort rapide en plein ciel. « Je regardai les lumières de Gibraltar pendant toute la nuit. Je réfléchissais au destin des hommes et je pensais aux copains. »

Beurling ne savait pas encore que c'en était fini pour lui des combats de la guerre, et nul ne pouvait savoir que son destin serait pourtant de se tuer, comme tant de ses copains, à bord d'un avion, deux ans après la fin de la guerre.

Démobilisé, l'aventurier qui ne savait que voler avait trouvé un job bien fait pour lui plaire : le transport aérien d'armes destinées à l'Etat d'Israël. Le travail n'était pas sans risque, ni sans profits, et on y rencontrait des types pittoresques. Les avions étaient de vieux coucous achetés aux surplus américains. Un jour de l'automne 1947, l'un d'eux eut une faiblesse en décollant de

Rome, et s'écrasa dans une explosion. Il était bourré à bloc d'armes et de munitions, comme le vieux cargo *Valparaiso*, à bord duquel Beurling était venu pour la première fois en Europe. Et c'était Beurling qui le pilotait.

AVEC LES « AEROSILURATORI »

POUR couler un navire de guerre, il faut se coucher dessus. Il faut déposer la bombe dans sa fumée.

Ainsi s'exprimait Stefano Cagna. En juillet 1940, Stefano Cagna venait d'être nommé général de brigade aérienne. Ce Piémontais, né en 1901, avait été choisi comme compagnon par Umberto Maddalena lors de son survol de la banquise polaire à la recherche des naufragés du dirigeable *Italia*. Personne ne l'a oublié, l'avion d'Amundsen avait disparu au cours de la même recherche, que le monde entier suivait passionnément. Maddalena et Cagna, tous deux anciens marins devenus aviateurs, finirent par découvrir sur l'immensité blanche la tente rouge des naufragés. Du jour au lendemain, ils devinrent célèbres.

Stefano Cagna assista ensuite Italo Balbo, de qui il était l'ami intime et l'« adjudant de vol », dans l'organisation des grands raids collectifs : périple de la Méditerranée occidentale avec soixante et un appareils, vols vers Rio

de Janeiro, Chicago, New-York, avec trente-six appareils — considérés à l'époque comme sensationnels. Comme on l'a dit, il venait d'être nommé général de brigade aérienne lorsque, le 1^{er} août 1940, il prit l'air à la tête de ses bombardiers pour aller attaquer, au sud de l'île de Formentera, une formation navale britannique comprenant deux navires de ligne, deux porte-avions, des croiseurs et de nombreux destroyers.

« Déposer la bombe dans la fumée ». On imagine aisément que cette méthode laisse peu de chances de survivre à celui qui l'emploie. Les fameux pilotes-suicide japonais, les kamikazés, ne firent en somme que la pousser à son point extrême. Avant eux, un aviateur américain, le lieutenant John J. Powers devait la formuler et la mettre en œuvre au cours de la guerre aéronavale du Pacifique; il fut décoré — à titre posthume — de la Médaille d'Honneur du Congrès. Pour revenir à Stefano Cagna, ce fut indiscutablement lui l'inventeur et l'inaugurateur. Le premier, il formula la méthode, et il l'appliqua. Bien entendu, il ne revint pas de l'expédition.

Quel fut le résultat de son sacrifice? Presque nul. La formation britannique dut changer de route au moment de l'attaque, mais elle ne subit aucun dommage décisif. Cette action du 1^{er} août 1940 fut abondamment commentée dans les états-majors de l'aviation italienne. La Méditerranée, très petite mer sur le globe, est un des passages stratégiques les plus importants du monde, et l'Italie est un môle avancé au milieu de la Méditerranée. Les chefs de l'aviation italienne gardaient les yeux tournés vers la mer. Ils savaient que la tâche essentielle de leurs escadrilles allait être l'attaque des navires de guerre britanniques. Voici quelles furent les conclusions

des délibérations qui suivirent l'opération du 1^{er} août 1940 :

1° Dans les conditions normales d'attaque, il est très difficile d'atteindre un navire avec une bombe.

2° En cas d'impact, le pouvoir perforant de la bombe est suffisant pour causer de graves dommages à un navire non protégé, mais il devient insuffisant s'il s'agit d'unités cuirassées ou très compartimentées.

3° Il faut donc employer une autre arme. Cette arme doit être la torpille, qui atteint le navire dans ses œuvres vives (au-dessous de la cuirasse).

Cette conclusion arrivait un peu tard. La question de l'emploi des torpilles avait été discutée pendant des années entre la Marine et l'Aviation, le débat tournant même à la polémique, sans qu'aucune solution fût jamais adoptée. De sorte que l'Italie était entrée en guerre en 1940 sans posséder une seule escadrille normalement constituée et entraînée d'avions torpilleurs.

Circonstance aggravante, les rares avions torpilleurs existants à cette époque ne disposaient pas de torpilles ! « Peu de jours avant la déclaration de guerre, a révélé le lieutenant di Bella (dans son livre *Un Aviatore racconta le sue battaglie* (1), une importante quantité de torpilles avaient été vendues à une puissance étrangère. Celles que nous obtînmes avaient été retirées aux *Mas* (vedettes) et nous étaient cédées *en prêt* par la Marine. Avant tout combat naval, la première recommandation que nous recevions du commandement était de tenir nos yeux ouverts et de ne pas lancer la torpille avant d'être sûr d'atteindre l'objectif. »

(1) Editeur : A. Renna. Palerme, 1950.

Di Bella ajoute qu'une autre erreur impardonnable avait consisté à ne pas doter la marine italienne de porte-avions : « Ceux qui disaient que l'Italie était elle-même un porte-avions oubliaient les dimensions de la Méditerranée et la faible autonomie de l'avion de chasse : cent vingt minutes pour décoller, se rendre sur le lieu de l'action, combattre, revenir et atterrir. » Toute erreur ou tout combat un peu prolongé avait pour résultat l'atterrissage forcé loin de la base avec perte probable de l'avion, ou l'amerrissage forcé avec perte certaine de l'avion et, le plus souvent, du pilote.

En outre, la technique des transmissions de l'aviation italienne était fâcheusement caduque. Les aviateurs ne pouvaient pas communiquer en phonie avec leur base. Ils devaient chiffrer leurs messages, qu'ils envoyaient en radiotélégraphie, et qui devaient être ensuite déchiffrés. Le même système était employé pour la réponse, de sorte que chaque échange durait une demi-heure, soit le temps de parcourir 150 kilomètres à bord d'un avion vétuste ou 300 kilomètres à bord d'un avion moderne. Autant dire que les communications entre l'avion et sa base cessaient d'exister aussitôt l'avion décollé.

Le 15 août 1940, cinq appareils de la 278^e escadrille italienne prirent l'air pour aller attaquer la base navale d'Alexandrie. Ces avions étaient des trimoteurs S. 79 hâtivement aménagés pour emporter des torpilles ; leurs équipages n'avaient reçu aucun entraînement préalable.

Les organisateurs, ou plutôt les improvisateurs de l'opération, avaient prévu qu'elle se déroulerait en concomitance avec une attaque de bombardiers. Le

mauvais temps contraria les prévisions et les avions torpilleurs attaquèrent seuls, de nuit.

La conformation particulière du port militaire d'Alexandrie imposait aux assaillants de suivre un axe où ils se trouvaient sous les feux concentrés de la défense. Les cinq trimoteurs se présentèrent d'Ouest en Est, à très basse altitude, accueillis par l'illumination de cinquante projecteurs et les projectiles de centaines de canons de tous calibres. Les Anglais et les Egyptiens qui assistaient à l'attaque s'écriaient : « Ils sont fous ! »

Deux des cinq avions, qui n'avaient pu lancer à leur premier passage, firent le tour et recommencèrent. Toutes les torpilles s'ensablèrent, sauf une qui endommagea un bâtiment de guerre français que les Anglais avaient placé au premier poste de mouillage juste derrière les obstruc-teurs. Un des avions fut abattu.

Les expéditions suivantes furent un peu moins improvisées. Du mois de septembre 1940 au printemps de 1941, les avions torpilleurs (en italien : *aerosiluratori*) attaquèrent à plusieurs reprises des formations navales britanniques et des convois escortés en Méditerranée, coulant le croiseur *Southampton* et le destroyer *Gallant* et endommageant le porte-avions *Illustrious* et le cuirassé *Malaya*. L'*Illustrious*, touché à plusieurs reprises, dut finalement aller passer un an dans les chantiers navals américains. Ces pertes auraient peut-être mis la flotte britannique en difficulté si la flotte italienne était alors intervenue vigoureusement, mais elle ne le fit pas. Nous allons maintenant assister aux combats les plus mouvementés et même les plus dramatiques livrés par les équipages des avions torpilleurs italiens.

Le 22 juillet 1941 vers midi, la nouvelle parvint à Rome qu'une force navale britannique, certainement partie de Gibraltar, se trouvait au nord de la côte africaine, faisant route à l'Est. Le renseignement fut précisé à 19 heures par un nouveau message d'avion de reconnaissance. La force navale, située à 90 milles au nord de Bougie, comprenait un porte-avions, un navire de ligne, sept croiseurs et plusieurs destroyers. Elle faisait route au 110 (Sud 70 Est) à la vitesse de 22 nœuds. Les chasseurs du porte-avions étaient en l'air. (On devait apprendre plus tard que le porte-avions était l'*Ark Royal*, le cuirassé le *Nelson*, les croiseurs étaient des types *Southampton*, *Leander* et *Liverpool*.) Un troisième message signala que des cargos, transports et pétroliers suivaient la force navale. Ils naviguaient à allure réduite pour ne pas pénétrer avant la nuit dans la zone d'action de l'aviation italienne.

A 19 h. 30 l'escadrille d'avions torpilleurs n° 283 décolla d'Elmas, base principale de Sardaigne, pour se porter à l'attaque de l'ennemi. Elle comprenait neuf appareils S. 79 formés en trois patrouilles : patrouille n° 1, commandée par le capitaine Giorgio Grossi, chef de l'escadrille ; patrouille n° 2, placée sous les ordres du lieutenant Pandolfi et patrouille n° 3, commandant : capitaine Mojoli.

L'escadrille arriva au point indiqué par les renseignements. Elle ne vit rien que l'étendue de la mer déserte, fit demi-tour et se posa à Elmas, à 22 h. 30.

Le 23 juillet, à 6 h. 30, le convoi fut de nouveau repéré à 10 milles à l'ouest du cap de Fer (parages de Bône, Algérie). Les cargos avaient rejoint les navires de guerre. On signalait la présence d'un second cuirassé, le *Renown*.

A 7 heures, le général Vespignani, commandant l'aéro-

nautique en Sardaigne, téléphona au capitaine Grossi. Les ordres étaient les suivants : décollage à 8 heures. La patrouille Grossi attaquera les cuirassés ; la patrouille Mojoli attaquera le porte-avions ; la patrouille Pandolfi s'en prendra aux croiseurs et aux cargos et pétroliers. Grossi répondit :

— Je demande l'autorisation d'attaquer avec l'ensemble de l'escadrille les navires les plus vulnérables, selon la formation du convoi.

— Non, dit le général. Les ordres de Rome sont formels.

— Nous ferons de notre mieux, répliqua Grossi.

Tous les aviateurs avaient conscience de la difficulté de la mission et des risques qu'ils allaient courir. Les moteurs furent mis en marche. A 7 h. 55, les équipages s'avancèrent sur le terrain et, à 8 heures, les neuf avions décollèrent.

L'escadrille passa d'abord au-dessus de Montserrat pour y prendre l'escorte de chasseurs prévue par l'ordre d'opération, puis elle fit route au Sud-Sud-Ouest à la recherche de l'ennemi. Après environ une heure de vol, les chasseurs, parvenus à la limite de leur autonomie battirent des ailes pour saluer leurs camarades, puis firent demi-tour. A 9 heures, les pilotes des avions torpilleurs découvraient à l'horizon les premières fumées ennemies.

La bataille aéronavale du 23 juillet 1941, désignée sous le nom de première bataille de Galite (la petite île de la Galite se trouve à 40 kilomètres au nord-ouest du cap Ferrat, Tunisie) a été racontée par le commandant di Bella (alors lieutenant), déjà cité, qui faisait partie de l'expédition.

Aussitôt les fumées aperçues, les avions torpilleurs

perdirent de l'altitude et continuèrent leur route à trois mètres au-dessus des vagues, dans l'intention de se rendre moins visibles. Mais presque aussitôt, d'énormes gerbes jaillirent de la mer autour d'eux : les radars britanniques les avaient détectés, et les canons de gros calibre ouvraient le feu. Les pilotes évitaient de justesse ces colonnes d'eau qui auraient brisé les ailes de leurs avions. Le formidable déplacement d'air les secouait. Ils durent remonter à quarante mètres.

Le convoi s'offrit bientôt à leur vue dans toute son étendue. Le spectacle était magnifique. De gros panaches de fumée noire s'échappaient des cheminées des navires, qui forçaient de vitesse avant l'attaque. La superbe masse de l'*Ark Royal* dominait l'ensemble.

L'escadrille vola encore quelques minutes en formation, puis les trois patrouilles divergèrent, chacune se dirigeant vers l'objectif qui lui avait été fixé.

Je pense qu'il est nécessaire d'apporter ici une précision. Pour bien se représenter une action comme celle qui va suivre, il faut avoir présent à l'esprit qu'un convoi escorté ne ressemble nullement à un régiment sur la mer, à une formation serrée. Les navires sont distants les uns des autres de huit cents mètres ou davantage afin d'avoir la place de manœuvrer pour éviter les torpilles. Une attaque qui se produit à une extrémité du convoi étendu sur des kilomètres peut très bien n'être aperçue des navires situés à l'autre extrémité que comme une action lointaine. Les avions assaillants voyaient d'abord leurs objectifs comme de toutes petites maquettes de bateaux espacés posés sur la mer. Mais ils fonçaient à toute vitesse sur ces objectifs et les voyaient grossir. Voici d'ailleurs un aperçu du récit de di Bella.

« Les navires marchands du convoi naviguaient en

trois files, chacun d'eux protégé par un navire de guerre. De plus, le pourtour du convoi était défendu par des bâtiments légers pourvus d'un armement anti-aérien formidable. Quand leurs mitrailleuses à huit canons tiraient une rafale, nous distinguons un cercle de feu. Malgré ce tir et malgré les explosions toutes proches des projectiles, nous allâmes de l'avant.

« Pandolfi, Cipriani et moi (patrouille n° 3), nous avons choisi la file du centre et nous nous glissions entre les navires pour aller à l'attaque. Nous volions très bas et, à mesure que nous nous rapprochions de la file interne, le feu diminuait d'intensité. Pourquoi diminue-t-il ? me demandais-je. Peut-être les navires attendent-ils de me voir plus près pour intensifier leur tir. Mais non. Il y avait une autre raison, à laquelle je n'avais pas pensé. Des navires tirant à la hausse zéro vers l'intérieur du convoi se seraient canonnés les uns les autres.

« Pandolfi volait à un kilomètre devant moi, et Cipriani à 600 mètres. Comme nous approchions du centre, Cipriani s'éleva subitement, vira à 90 degrés et lança sa torpille contre un cargo. Puis il ramena vivement son avion à fleur d'eau, se glissa entre deux navires et sortit du convoi.

« Après quelques secondes, sa torpille toucha le cargo, qui sauta en l'air. Il était certainement chargé de munitions. L'explosion fut si violente que le souffle nous secoua rudement, ballottant nos appareils de côté et d'autre. Une colonne de fumée s'éleva à plus de cent mètres de hauteur.

« Aussitôt après, Pandolfi lança sa torpille contre un croiseur, qu'il atteignit. Mais je compris qu'il avait lui-même été touché.

« Moi-même, arrivant à la hauteur du porte-avions, je décidai de l'attaquer. Je tirai sur le manche, montant à 70 mètres, et quand j'arrivai à l'angle de pointage convenable, j'attendis d'être à bonne distance pour lancer. A ce moment, un destroyer et un torpilleur qui se trouvaient entre le porte-avions et moi ouvrirent sur moi un feu si infernal que, si je n'étais pas redescendu au ras de l'eau, ils me renvoieraient au Créateur avant que j'eusse pu lancer ma torpille.

« En manœuvrant, j'avisai, entre le destroyer et le torpilleur, un gros cargo moins bien défendu et placé à ma convenance. Je me mis en position de lancement. Le second pilote ôta la sécurité de la torpille, attendant mon ordre. Je me trouvais encore un peu loin : 1.500 mètres. Le feu des navires de guerre était toujours très intense.

« Enfin, arrivé à la bonne distance — 800 mètres — je fis signe de lancer. A peine la torpille lâchée, l'avion s'éleva d'un petit bond : il était plus léger d'une tonne. Je me trouvais si près du cargo sur lequel je venais de lancer que je n'avais plus la place de virer. Je bondis par-dessus le navire puis je virai violemment et je revins au ras de l'eau pour éviter les projectiles.

« Cette manœuvre m'amena tout contre le porte-avions, si près de lui que je l'effleurai de mon aile, sans être atteint par son tir. L'*Ark Royal* était une masse de plus de 22.000 tonnes, haute de 29 mètres. Quand je l'effleurai ainsi de mon aile gauche, j'eus un instant l'impression de voler à la hauteur du premier étage d'un gratte-ciel. Sa longueur n'en finissait pas : 243 mètres.

« Aussitôt passé le porte-avions, il s'agissait pour moi de franchir le barrage d'artillerie. Je zigzaguais et chan-

geais continuellement de hauteur pour ne pas me laisser encadrer.

« Enfin sorti de la zone de tir du convoi, je me rapprochai de Pandolfi, de qui l'avion perdait de l'essence. Je me mis à patrouiller à sa droite et lui signalai de ne pas se diriger vers la Sardaigne, mais plutôt vers l'Afrique, à dix minutes de vol. Sa vitesse diminuant, je dus le quitter et je vis peu après qu'il avait améri. Je fis le point et j'envoyai un S.O.S. demandant un hydravion de secours. Je restai encore dix minutes sur les lieux, puis je pris la direction du retour. »

A l'arrivée, le chef d'escadrille Grossi félicita di Bella et Cipriani. Sa propre patrouille n'avait pu livrer son attaque parce qu'elle avait été prise à partie par la chasse britannique. Les avions torpilleurs avaient dû attaquer sans protection, l'action s'étant déroulée hors du rayon d'action des chasseurs italiens. Par contre, l'*Ark Royal* maintenait constamment en l'air dix appareils pilotés par les meilleurs chasseurs de la R.A.F. Les avions de la patrouille Grossi avaient été touchés et les membres de leurs équipages légèrement blessés. Quant à Pandolfi et à son équipage, ils avaient été faits prisonniers par les Anglais.

Après quelques heures, le général Vespignani ordonna à Grossi de repartir à l'attaque aussitôt, sans attendre la nuit. Grossi lui représenta qu'une nouvelle attaque dans ces conditions comporterait de grands risques pour peu de chances de succès. L'ordre fut maintenu. Quatre avions seulement restant disponibles, Cipriani et di Bella jouèrent à pile ou face lequel des deux partirait. Cipriani gagna, c'est-à-dire partit.

Deux avions seulement revinrent de l'expédition. Grossi descendit du sien couvert de sang.

— On a voulu nous envoyer à l'attaque à tout prix, on nous a fait massacrer, déclara-t-il. Dollfus a été abattu en mer, il est mort. Cipriani a été contraint d'amérir au large du cap Carbonara.

Di Bella décolla aussitôt pour aller rechercher son camarade. Lorsqu'il arriva sur les lieux, il ne découvrit qu'une grande tache d'essence sur la mer : l'avion avait coulé. Heureusement, di Bella découvrit un peu plus loin Cipriani et son équipage, réfugiés à bord de leur petit bateau pneumatique. Il appela un hydravion de secours, qui put recueillir les naufragés.

C'étaient les Hurricane et les Spitfire de l'*Ark Royal* qui avaient mis à mal les avions torpilleurs de l'escadrille 283. Dans la journée, l'unité avait perdu trois appareils, et trois autres étaient hors d'usage.

Cependant, le convoi britannique continuait à faire route vers l'Est. Il fut attaqué de nouveau par des avions torpilleurs de Sicile, à la longitude du cap Bon. Le capitaine Magagnoli et le lieutenant Robone torpillèrent et atteignirent deux bâtiments. Les Mas attaquèrent à leur tour pendant la nuit et obtinrent deux impacts.

Cipriani, di Bella et Robone furent cités à l'ordre de la Nation et reçurent la « Médaille d'argent à la valeur militaire ».

Dans un rapport de la Force H daté du 4 août 1941 (publié à Londres le 10 août 1948), l'amiral Somerville énumère comme suit les pertes subies par le convoi :

« Destroyer *Fearless* torpillé et coulé dans la matinée du 23 par un avion torpilleur italien, nombreuses victimes; légers dommages à un autre destroyer; légers dommages à un croiseur; un transport endommagé. »

En temps de guerre, dans tous les pays, les femmes aiment à se montrer en compagnie d'hommes revêtus

d'un uniforme d'officier. C'était le cas des belles Italiennes qui se faisaient conduire au café Torino, à Cagliari (Sardaigne) en ce mois de septembre 1941. Et le 24 de ce mois, dans la soirée, les conversations étaient particulièrement animées au café Torino.

De quoi parlait-on? D'un convoi. D'un convoi britannique qui venait, disait-on, de quitter Gibraltar.

— Il paraît que c'est le plus important que les Anglais aient jamais rassemblé. La flotte va-t-elle se porter au-devant de lui? En tout cas, vous, les aviateurs, vous allez l'attaquer, naturellement? On dit que vous allez le faire.

— C'est probable, répondaient les aviateurs.

— Quand partez-vous donc? Cette nuit? Mon Dieu, ce sera peut-être cette nuit, pendant que nous dormirons!

— Peut-être.

Les aviateurs du 130^e Groupe d'avions torpilleurs basé à Elmas (aérodrome voisin de Cagliari), qui avaient reçu l'ordre de se tenir en alerte à partir de minuit, évitaient sans doute de répondre trop précisément. Ils pouvaient d'ailleurs constater que leurs questionneurs et questionneuses en savaient à peu près autant qu'eux sur le fameux convoi. Les civils savaient aussi que des avions chargés de torpilles venaient d'arriver à Elmas. Les secrets militaires ne demeurent pas longtemps à l'état de secret aux environs des ports ou des bases aériennes, que ce soit en Italie ou ailleurs.

Les aviateurs ne reçurent aucun ordre nouveau ce soir-là, mais, dans la journée du lendemain, les nouvelles se précisèrent : le convoi était bien parti de Gibraltar et il comprenait deux navires de ligne, deux porte-avions, des croiseurs et des destroyers, plus de nombreux cargos, transports et pétroliers. Dans la soirée arrivèrent en renfort à Elmas des avions torpilleurs de groupes

d'entraînement ainsi qu'un groupe de Sicile. Les officiers du 130^e Groupe, placé sous les ordres de Grossi, apprirent qu'une autre unité d'avions torpilleurs participerait à l'attaque : le 36^e Stormo, commandé par le colonel (Italien malgré son nom germanique) Seidl et basé depuis peu à Decimomannu (Sardaigne). Des groupes de bombardement et de chasse devaient également se joindre à l'expédition. Le convoi serait attaqué dans les parages de l'île de la Galite, où son passage était prévu pour le 27.

Or, le 26 septembre à 22 heures, le terrain d'Elmas fut bombardé par des appareils britanniques et plusieurs avions italiens endommagés au sol. Pendant presque toute la nuit, des avions ennemis survolèrent l'aérodrome, jetant des bombes à retardement : si le commandement italien avait appris l'appareillage du convoi, l'*Intelligence Service*, de son côté, n'ignorait pas où se trouvaient ses assaillants probables. Au jour, les aviateurs italiens, qui étaient demeurés sur pied toute la nuit, durent inspecter le terrain et diriger la recherche et l'enlèvement des bombes à retardement. Enfin, les spécialistes réussirent en quelques heures à remettre les pistes en état et à réparer les appareils endommagés.

A 8 h. 10, l'aviation de reconnaissance signala que le convoi se trouvait par 8° de longitude est et 37°40' de latitude nord, faisant route à l'Est. Il comprenait maintenant, en dehors des navires de commerce et pétroliers, les cuirassés *Nelson*, *Renown* et *Prince of Wales*, le porte-avions *Ark Royal*, des croiseurs et des destroyers.

A 9 h. 30, le général Vespignani appela Grossi au téléphone :

— Voici les ordres. Vous prendrez la tête de la 283^e escadrille et vous attaquerez le porte-avions. L'esca-

drille du capitaine Melley (1) et celle de Marino Marini (2) attaqueront chacune un cuirassé. Le troisième cuirassé et les croiseurs seront les objectifs du 36^e Stormo, qui décollera de Decimomannu quelques minutes après vous.

— J'aurais préféré être laissé libre d'attaquer ce qui se présente, dit en substance Grossi. Je me permets de vous rappeler que la répartition rigide des objectifs nous a conduits, en juillet, à un sacrifice inutile.

L'observation n'était pas sans valeur et Grossi ne sortait pas de son rôle de chef d'unité en la formulant. Cette fois encore, Vespignani lui répondit que les ordres de Rome étaient formels.

— D'ailleurs, ajouta-t-il, après l'attaque des avions torpilleurs, la flotte aérienne se portera au-devant de la force navale ennemie et l'attaquera au canon.

Grossi, incrédule, se fit répéter l'information.

— Dans ce cas, la flotte est déjà en route? demanda-t-il.

— Oui. Cette fois, le sacrifice demandé aux avions torpilleurs ne sera pas inutile. Il permettra à la flotte de porter un grand coup.

Les avions torpilleurs d'Elmas décollèrent à 11 h. 50 et mirent le cap au Sud-Sud-Est. Le temps était favorable pour une attaque sans surprise, c'est-à-dire brumeux, nuageux, avec de la pluie par endroits.

Les aviateurs scrutaient l'étendue de la mer dans l'espoir d'y découvrir la flotte italienne en route vers l'ennemi. Mais vainement. Pas de flotte italienne. « Comme toujours quand elle sentait l'odeur de la

(1) Commandant la 280^e escadrille. Le 130^e groupe d'avions torpilleurs (placé sous les ordres de Grossi) comprenait deux escadrilles : la 283^e et la 280^e.

(2) Commandant l'unité venue de Sicile.

poudre, elle tournait casaque et, à toute vapeur, gagnait l'un des nombreux ports hospitaliers de la métropole, a écrit di Bella. Nous resserâmes notre formation pour commenter entre nous cette absence. Nous étions préoccupés au sujet de ceux de Decimomannu qui, étant beaucoup plus à l'ouest, ignoraient que la flotte italienne avait changé de route et allaient se sacrifier pour lui ouvrir une brèche. Après avoir constaté cette absence, nous étions dégoûtés. Nous continuions pour l'honneur de notre arme. »

L'étude des raisons pour lesquelles la flotte italienne renonça ainsi plusieurs fois au combat déborderait considérablement le cadre de ce livre. Cette marine de guerre avait été constituée en vue d'affronter (éventuellement) la marine française, instrument d'une autre puissance méditerranéenne; or, le déroulement des hostilités la mettait aux prises avec la flotte britannique de Méditerranée, qui lui était largement supérieure en quantité et en qualité : bâtiments plus nombreux, mieux protégés, pourvus de canons plus gros, mieux équipés en appareils de conduite de tir et de transmissions, enfin armés par un personnel plus compétent et mieux entraîné, héritier d'une tradition unique au monde. De plus, l'absence de tout porte-avions constituait pour la flotte italienne un handicap redoutable. Cependant, en plusieurs occasions, elle se battit. Des marins italiens, en particulier parmi les équipages des Mas ou autres unités légères, accomplirent au cours de la guerre des exploits extraordinairement audacieux, qui suffiraient à retenir de porter un jugement d'ensemble. On a rapporté ci-dessus les propos des aviateurs pour montrer quels étaient leurs sentiments et dans quelles conditions morales ils allaient au combat.

Cela fait aussi partie de la réalité. Revenons au récit de di Bella.

« Un fort vent du sud chassait les nuages vers le Nord. Nous devions attaquer au Sud, donc, malheureusement, à découvert. Les deux autres formations, celles de Mario Marini et de Franco Melley, plus heureuses, purent se cacher dans les nuages pendant quelques minutes, attendre les navires et les assaillir par surprise. Ils surgirent des nuages et attaquèrent, touchant gravement deux croiseurs, et atteignant le porte-avions. Un de ces croiseurs, torpillé, fut laissé désemparé, son équipage en train de quitter le bord.

« Quant à nous de la 283^e, nous tentâmes à plusieurs reprises de pénétrer dans le convoi, mais nous ne pûmes y parvenir, en raison du violent tir de barrage et des durs combats avec la chasse adverse. Nous fûmes contraints de nous diriger vers le Sud, arrivant presque à la côte africaine. »

Grossi exécuta encore plusieurs tentatives pour pénétrer avec son unité à l'intérieur du convoi, mais aucune ne réussit. Ses avions étaient constamment situés par les radars britanniques et pris à partie dès qu'ils s'approchaient. Des chasseurs britanniques les interceptèrent sur le chemin du retour vers la Sardaigne. Plusieurs membres des équipages des avions torpilleurs furent gravement blessés.

Les pilotes de la 283^e escadrille se posèrent sur le terrain d'Elmas « assez mécontents d'eux-mêmes à cause de la mission non accomplie ». Ils apprirent aussitôt qu'un des avions venus de Sicile avait été abattu. « Quelques minutes plus tard, on nous communiqua que ceux de Decimomannu étaient allés au suicide et que rares étaient les rescapés. »

Le 36^e Stormo avait en effet livré son attaque avec une détermination absolue au milieu des projectiles de la D.C.A. et des chasseurs britanniques. Son action du 27 septembre 1941 demeure un des exploits de la guerre aéronavale. Il importe de dire d'abord quelques mots de son chef.

Riccardo Emo Seidl, né à Naples en 1904, ressemblait davantage à un homme du Nord qu'à un Napolitain : réfléchi, calme, silencieux. Engagé volontaire dans la Marine, enseigné en 1925, il avait d'abord choisi une spécialité aussi peu aérienne que possible : sous-marinier. Les torpilles l'intéressaient. Après trente-trois mois de sous-marin, sa véritable vocation s'était révélée : il était devenu observateur puis pilote dans l'aviation maritime. Il avait remis le pied sur le pont d'un navire comme chef du service aviation à bord de l'*Alberto di Giussano*, puis à bord du croiseur *Trieste*. Le jour où il s'agit d'essayer la catapulte de ce bâtiment, il se fit catapulte le premier. Ses subordonnés savaient qu'il désirait toujours prendre le premier tous les risques et, pour cette raison (entre autres), ils l'admiraient et l'aimaient.

A la fin de 1933, Seidl quitta une nouvelle fois les navires pour les avions. Il commanda une escadrille de chasse, puis une escadrille de bombardement maritime. Il reçut ce baptême du feu pendant la guerre d'Espagne, au cours de laquelle il abattit six avions. En 1940, à l'entrée en guerre de l'Italie, en raison de sa connaissance de l'allemand, le général Foucher l'appela auprès de lui comme sous-chef d'état-major. Promu peu après colonel, Seidl prit le commandement du 36^e Stormo d'avions torpilleurs. Cette unité, déjà connue sous le nom de « Stormo du sacrifice », s'était illustrée en Tunisie et dans les parages de Malte, et était intervenue « avec une

audace téméraire » dans la bataille de Punta Stilo (que les Anglais appellent bataille de Calabre : 9 juillet 1940) ; en six mois de guerre, elle avait perdu le tiers de ses effectifs. Le 36^e Stormo avait reçu la Médaille d'Or de la Valeur Militaire avec une citation éblouissante.

Le colonel Seidl se consacra aussitôt au perfectionnement tactique et à l'entraînement de son unité avec son enthousiasme réfléchi et aussi avec les ressources de son expérience et de son intelligence.

Les aviateurs du 36^e Stormo volaient alors à bord d'appareils d'un nouveau type, les S. 84, dont la réputation était déplorable : « Le S. 84, très inerte, ne répondait pas vite aux commandes, il avait peu d'autonomie et un moteur abominable : le Piaggio ». Sa faiblesse la moins acceptable résidait dans son système de commande hydraulique, nouveauté séduisante et même commode, mais excessivement vulnérable : un seul éclat de projectile pouvait provoquer une fuite dans la mince tuyauterie, et le pilote voyait alors son train d'atterrissage sortir ou ses volets d'ailes s'abaisser à l'improviste. Plusieurs de ces avions s'étaient perdus avec leurs équipages à la suite d'incidents de ce genre. Aucune escadrille ne voulait entendre parler du S. 84 : toutes préféreraient le vieux, mais glorieux S. 79, dit « Le Maudit Bossu », très maniable et mû par d'excellents moteurs Alfa Roméo.

Riccardo Seidl aurait peut-être préféré, lui aussi, des S. 79 pour ses aviateurs, mais il pensait sans doute qu'étant donné les circonstances, mieux valait s'accommoder du matériel dont on disposait, et que l'audace et la résolution permettent toujours d'obtenir des résultats. Le 16 septembre 1941, lorsque le 36^e Stormo fut transféré de l'Italie continentale en Sardaigne, Seidl passa par

Rome et promit à ses chefs que son groupe « montrerait ce qu'étaient la foi et le courage des aviateurs italiens ».

Le 36^e Stormo, en tout onze avions, partit pour l'attaque en deux formations, l'une commandée directement par Seidl, l'autre placée sous les ordres du commandant Arduino Buri. Des onze appareils, six, dont celui du colonel Seidl, ne revinrent pas. Il n'y eut qu'un seul survivant (recueilli et fait prisonnier) parmi les équipages (35 hommes) des avions abattus. En raison des nombreuses pertes subies par les équipages italiens, l'engagement du 36^e Stormo au cours de la bataille du 27 septembre 1941 a dû être reconstitué presque exclusivement d'après des informations britanniques. Voici le témoignage d'un correspondant de guerre embarqué sur l'*Ark Royal* :

« Enfin nous vîmes ce que nous nous attendions à voir : le sillage des torpilles dirigées vers le navire. A travers mes jumelles, je vis les appareils italiens prendre de la hauteur et s'éloigner après avoir terminé leur attaque. L'un d'eux passa trop près d'un croiseur, où je vis s'allumer une lueur rougeâtre : le coup frappa en plein l'avion qui explosa en l'air. Une colonne de fumée d'une trentaine de mètres marquait l'endroit où l'avion s'abattit en pièces.

« Deux minutes plus tard arriva une seconde vague dirigée cette fois contre le flanc de notre convoi. Un pilote italien, passant au milieu des tirs entrecroisés, se mit en position d'attaque. Je vis la torpille noire tomber dans l'eau comme du plomb : une colonne d'eau s'éleva au flanc du *Nelson* qui, quelques minutes plus tard, annonça qu'il était touché. L'avion n'était plus qu'à 500 mètres de

nous et, d'un coup bien ajusté, nous l'abattîmes. J'entendis alors une voix hurler : « Un autre appareil sur la droite ! » En effet, un nouvel avion torpilleur italien s'approchait de nous, manœuvrant pour lancer. Immédiatement encadré par notre tir, il fut atteint. Nous le vîmes continuer son vol pendant quelques mètres, puis brûler en l'air avec une grande flamme. »

Un autre correspondant de guerre embarqué donne d'autres détails. Il mentionne notamment la perte d'un destroyer (jamais annoncée par l'Amirauté) :

« Pendant que l'artillerie du navire ouvrait le feu, un officier annonça : « Il y a quatre avions torpilleurs ». Un de ceux-ci attaqua un destroyer qui, aussitôt, sauta en l'air. Les appareils de chasse décollèrent de l'*Ark Royal* et engagèrent l'ennemi. Avec une rapidité surprenante, une seconde attaque italienne fut organisée. Quatre ou cinq ombres bondissaient vers nous, basses sur l'eau, à travers un terrible barrage. La fumée produite par notre artillerie se dissipa et nous vîmes un avion qui plongeait vers le *Nelson*. Une colonne d'eau s'éleva contre le flanc du cuirassé. L'avion fut presque aussitôt atteint par le feu des autres navires et se précipita dans la mer. »

La formation qui avait attaqué le *Nelson* était celle du commandant Buri. Plusieurs de ses appareils furent abattus pendant la phase d'approche, si bien qu'au moment de l'attaque, ils n'étaient plus que deux : celui du commandant Buri et un autre. D'après le récit d'un autre témoin (officier de marine, celui-ci) se trouvant à bord du *Nelson*, il paraît certain que les deux avions torpilleurs lancèrent en même temps et que celui qui fut abattu (voir plus haut) n'était pas celui dont la torpille atteignit le cuirassé, mais l'autre. Ce fut le commandant Buri qui toucha le *Nelson* et qui revint de l'expédition.

Voici comment l'officier britannique décrit son attaque :

« Son plan était évidemment de se lancer directement contre le *Nelson* et, avec beaucoup de résolution et de courage, il franchit le barrage des autres navires. Il lança sa torpille avec beaucoup de précision immédiatement devant le cuirassé et à faible distance. Le navire en évolution lui offrait une très faible cible, mais la torpille tomba juste devant et l'atteignit à la proue. Une autre torpille (1) passa à faible distance à tribord.

« Le pilote vola alors très près du *Nelson*, si près qu'il constituait une cible très difficile contre laquelle il fut impossible de tirer. Du poste de contrôle anti-aérien, je pus voir l'intérieur de son appareil. Il passa sur la poupe du navire, et je pense que tous souhaitaient qu'un tel homme puisse vivre encore longtemps pour combattre. Le *Nelson* retourna à Gibraltar et fut retiré d'activité pendant six mois. »

Le cuirassé britannique portait une déchirure de 3 m. 50 sur 5 mètres. En cette journée du 27 septembre, les avions torpilleurs italiens lancèrent vingt-deux torpilles. Outre le *Nelson*, l'*Ark Royal* (2) et d'autres navires furent atteints. La flotte italienne avait certainement perdu une belle occasion d'intervenir.

Les pilotes du groupe Grossi (130^e groupe), mécontents de n'avoir pu accomplir leur mission, avaient demandé après leur atterrissage l'autorisation de repartir à l'attaque. Rome accorda cette autorisation à 16 h. 30.

« A 17 h. 30, a raconté di Bella, nous décollons avec cinq appareils et nous pointons sur Zembra. A 19 h. 45,

(1) Certainement celle de l'avion abattu.

(2) L'*Ark Royal* devait être coulé peu après par un sous-marin allemand.

nous apercevons le convoi, position 10°30' E, 37°20' N, et nous l'attaquons.

« Je n'eus pas de chance : par suite d'une avarie, ma torpille ne tombait pas. Après plusieurs tentatives, je rentrai consterné. L'attaque se présentait très bien grâce à la lumière de l'*occasus* (1). Les autres équipages coulèrent un croiseur et en endommagèrent un autre. »

Di Bella devait prendre sa revanche en d'autres occasions. Il mérita plusieurs citations et fut promu commandant. Arduino Buri prit le commandement du 36^e Stormo, ou plutôt de ses vestiges, avec mission de reconstituer l'unité. Il fut, lui aussi, plusieurs fois cité et décoré.

Quant au colonel Seidl, disparu au cours de l'attaque, il reçut à titre posthume la Médaille d'Or de la Valeur Militaire. Quatre-vingt-cinq seulement de ces décorations ont été décernées au cours de la deuxième guerre mondiale. Sur les quatre-vingt-cinq titulaires, quatre ont survécu à la guerre. Tous les quatre sont des mutilés.

Le nom d'un des titulaires de la Médaille d'Or de la Valeur Militaire est illustre en Italie : c'est celui de l'aviateur Buscaglia, considéré à peu près unanimement comme l'« as des as » de son pays.

En août 1942, Carlo Emanuele Buscaglia ressemble exactement au glorieux aviateur italien tel que nous l'imaginons volontiers : un beau brun en uniforme flamboyant. Il a vingt-sept ans, il est le plus jeune « maggiore » de l'aviation italienne. Il porte six médailles d'argent, la croix de fer de 2^e classe. En trente actions

(1) Il s'agit des derniers rayons du jour qui permettent à l'aviateur, volant dans la partie déjà assombrie du ciel, de voir le navire au couchant sans être vu de lui.

comme pilote d'avion torpilleur, il a mis au but vingt-six torpilles, coulant deux croiseurs lourds, deux croiseurs auxiliaires, six transports et cargos et endommageant les navires suivants : deux cuirassés, un porte-avions, six croiseurs, deux destroyers, quatre transports. Son père, Hercule (Ercole) Buscaglia, ancien combattant deux fois décoré de la guerre de 1914-1918, peut être fier d'un tel héritier. Les journalistes interviewent Carlo Emanuele, retraçant sa carrière, rappelant ses exploits :

« Enfant, Buscaglia était têtu, orgueilleux, présomptueux. On ne saurait dire qu'il ne reste rien de tout cela, mais, depuis qu'il est devenu homme, la contrepartie est apparue : l'énergie et le caractère. Il est celui qui s'engage toujours à fond, qu'il s'agisse d'examens, d'épreuves sportives ou de guerre. Il est volontiers silencieux car maintenant qu'il agit, il n'a plus besoin de parler.

« Il est né à Novare le 22 septembre 1915. Il s'est d'abord destiné au Droit, puis il est entré à l'école Orione de l'Aéronautique Royale. Lieutenant pilote, nommé capitaine puis *maggiore*, pour mérites de guerre, il a commandé successivement la 281^e escadrille et le 132^e groupe d'avions torpilleurs, qu'il a conduit vers des actions glorieuses, coulant ou endommageant personnellement près de trente unités ennemies. Le 28 décembre 1941, au retour d'un combat, on a relevé sur son S. 79 cent vingt-six trous de projectiles, sans compter une grande balafre sur l'aile.

« Simple, carré d'aspect, énergique dans ses attitudes, le *maggiore* Buscaglia répond à nos questions d'une voix vibrante, parfois quelque peu étonnée ou dédaigneuse, et où perce l'accent piémontais. Il nous décrit son vol au ras de l'eau dans l'illumination des projecteurs lors de

l'attaque d'Alexandrie, le 15 août 1940, au cours de laquelle il toucha un cuirassé. Il nous explique la manœuvre du lancement à l'aide d'une torpille miniature en argent qu'il porte toujours sur lui. Nous lui faisons décrire aussi une action contre un convoi ennemi destiné à Malte, avec l'explosion du vapeur chargé de munitions, atteint par la torpille de Buscaglia. Mais le *maggiore* préfère aborder d'autres aspects de sa vie de pilote, il nous parle de la beauté des vols nocturnes sous le dôme constellé du ciel, ou dans la pâle clarté lunaire qui modifie les apparences. Buscaglia possède un sens inné de l'orientation, qui le guide souvent mieux qu'une boussole. Il nous parle encore de sa terre natale, à laquelle il est très attaché, des filles de Novare qu'il compare à celles de Turin et aux filles du Sud..... »

Beau, brave, brillant, heureux, que de femmes devaient lui sourire ! Un de ses chefs (avant qu'il commandât lui-même une escadrille) disait :

— Celui-là passe sur le museau des canons anglais comme s'ils tiraient des bouchons !

Un de ses camarades assurait que Carlo Emanuele s'était mis en tête de couler à lui seul un porte-avions. Cette idée l'obsédait et, assurait le camarade, lui faisait perdre le sommeil. Cependant, personne ne paraissait plus calme que Buscaglia au moment de l'attaque et dans l'action. Calme et même indifférent. Son flegme impressionnait favorablement son équipage et lui donnait confiance.

Simplement, avant l'attaque, Carlo Emanuele faisait le signe de la croix.

Il a exprimé lui-même sa conception du combat dans un article publié par la revue *Ali di Guerra* le 10 octobre 1942 :

« Dans l'attaque, le chef doit devenir pour ainsi dire un être plus qu'humain. Il ne s'occupe pas du feu anti-aérien de l'ennemi, ni de la chasse adverse ; il néglige tous les facteurs qui pourraient amener la destruction de son avion et causer la mort de l'équipage. Il ne voit qu'une chose : l'objectif qu'il a décidé d'attaquer. Et, jusqu'à ce que la torpille ait été larguée à basse altitude et à faible distance, il ne quitte pas des yeux l'unité ennemie.

« Mais, la mission accomplie, un sentiment nouveau envahit l'âme du chef : la volonté de sauver ses camarades et de se sauver lui-même et de ramener à la base, outre l'appareil et sa précieuse cargaison humaine, la nouvelle de la victoire. »

Un mois plus tard, les Alliés débarquaient en Afrique du Nord. Le 11 novembre 1942, Buscaglia rentra à sa base en rapportant la nouvelle d'une victoire : il venait de couler un transport de 10.000 tonnes au cours de l'attaque d'un convoi parti de Gibraltar à destination de Bougie. Sa « précieuse cargaison humaine » était presque intacte. Seul le photographe, Maiore, avait été légèrement blessé par une balle de mitrailleuse. Buscaglia le conduisit lui-même à l'infirmerie. Le lendemain, lorsqu'il apprit que son chef allait repartir à l'attaque des navires ennemis maintenant mouillés en baie de Bougie, Maiore lui demanda de le reprendre avec lui. Buscaglia haussa les épaules :

— On ne part pas à l'attaque lorsqu'on porte des pansements!

— Ils ne me gênent pas, dit Maiore. Je puis parfaitement faire mon travail.

Buscaglia finit par céder. Six avions torpilleurs du

132^e Groupe décollèrent de l'aéroport sicilien de Castelvetro, le 12 novembre 1942, vers 11 h. 45.

La baie de Bougie était pleine de transports de troupes et de cargos entourés de croiseurs et de destroyers disposés de manière à les protéger le plus efficacement possible. Presque tous les navires battaient pavillon américain. Les avions torpilleurs italiens furent accueillis par un feu intense de canons et de mitrailleuses et des chasseurs américains se précipitèrent sur eux. Les compagnons de Buscaglia virent que l'avion de leur chef, qui venait de larguer sa torpille, était assailli par plusieurs chasseurs en même temps et leur livrait combat. Il leur sembla qu'un de ces assaillants était abattu. Mais l'avion du *maggiore* traînait une écharpe de fumée noire. Les autres le perdirent de vue. Buscaglia ne rentra pas.

Sa disparition mit en deuil toute l'aviation italienne. Les pilotes du 132^e Groupe d'avions torpilleurs décidèrent que leur unité s'appellerait désormais le « Groupe Buscaglia ». Les appareils et les aviateurs portèrent un écusson que le *maggiore* avait peu avant dessiné lui-même et qui représentait un chevalier monté sur un cheval ailé fonçant sur un énorme monstre marin et lui plongeant sa lance dans le corps.

Or, dans le courant de mars 1943, une nouvelle sensationnelle se répandit en Italie : celui que tous pleuraient comme un héros mort vivait ; il était prisonnier, grièvement blessé, dans un hôpital d'Alger ; la radio britannique venait de l'annoncer. Le haut commandement italien décerna aussitôt à Buscaglia la plus haute récompense, la « Médaille d'Or à la Valeur Militaire ».

Vivant et captif, Buscaglia ne perdit nullement son nimbe de gloire. Son prestige persista si bien qu'après

la division de l'Italie en deux partis dont l'un combattait pour le Roi et l'autre pour Mussolini, les aérotorpilleurs du Nord et ceux du Sud se réclamaient également de lui : il y avait deux « Groupe Buscaglia ».

Carlo Emanuele Buscaglia devait rendre compte lui-même de sa mission et de l'odyssée qui avait suivi dix-neuf mois après son décollage de Castelvetro, le 25 juin 1944. Voici des extraits de son rapport :

« A 14 h. 30, nous sommes arrivés sur l'objectif. J'ai lancé ma torpille contre un navire ennemi et j'ai mitraillé le pont d'autres navires.

« Je n'ai pu observer avec exactitude le résultat. A ce moment, je me trouvai isolé : les cinq autres avions, je ne sais pour quelle raison, avaient fait demi-tour. Je les voyais au loin à 4 ou 5 kilomètres.

« Une formation nombreuse d'appareils de chasse du type Spitfire (j'en comptai plus de sept), me tomba dessus et je dus accepter le combat. Le mitrailleur arrière et le radio furent tués aussitôt. Les mitrailleuses arrière ne fonctionnèrent plus et l'appareil fut incendié.

« Enveloppé de flammes, mon avion se précipita dans l'eau d'une hauteur de 70 à 80 mètres. J'étais sans connaissance, je ne sais comment j'ai réussi à flotter. Le photographe, Maiore, se trouvait près de moi. Les autres brûlaient sur l'eau.

« Deux heures plus tard, nous fûmes recueillis, Maiore et moi, par une embarcation britannique en mission de guerre. Nous demeurâmes sans soins toute la soirée, la nuit et le matin suivant.

« Puis nous fûmes transportés dans un hôpital français de la zone de Bougie. L'état de mon compagnon était très grave. Quant à moi, j'avais de graves brûlures aux pieds,

aux jambes, aux mains et aux bras, et au visage. Je devais demeurer privé de vue pendant trente jours.

« Le 15 novembre, nous fûmes transportés dans un hôpital militaire anglais, toujours près de Bougie. Le 27 novembre, Maiore mourut après d'atroces souffrances.

« Après les premiers jours, les Anglais me soignèrent un peu mieux. Le 28 novembre, je fus transféré dans un autre hôpital britannique. Là, je reçus d'excellents soins et je fus opéré par un chirurgien renommé.

« Dans cet hôpital, je fus interrogé par un officier américain de l'Etat-Major suprême allié qui me demanda de lui parler de la situation de l'aviation italienne, des objectifs de guerre de l'Italie, de mes idées politiques et militaires. Je répondis que, prisonnier de guerre, je ne pouvais donner aucune information à l'ennemi. »

Les Britanniques remirent finalement leur prisonnier aux Américains, qui l'embarquèrent pour New-York. De là, il fut envoyé dans un camp de prisonniers, transféré dans un autre, dans un troisième. Des mois s'écoulèrent. Une année entière et davantage. Les prisonniers suivaient autant qu'ils le pouvaient le déroulement de la guerre dans leur pays lointain. Au camp de Monticello, Arkansas, Buscaglia prit une décision dont nul ne pouvait prévoir les conséquences :

« Le 14 avril 1944, en qualité d'officier italien volontairement collaborationniste avec les forces alliées, je fus affecté au 1^{er} Régiment Italien du Génie, au camp de Sutton, North Carolina... »

Et le 27 juin, la nouvelle se répandit en Italie, presque aussi sensationnelle que celle de sa disparition : Buscaglia était de retour ! Les Américains l'avaient rapatrié par la voie des airs. Il s'était présenté devant la sous-

commission alliée pour l'aviation à Bari, il venait d'être transféré aux autorités militaires italiennes.

Dans la soirée, Buscaglia apprit qu'il était affecté au 28^e Groupe d'Aviation à Campo Vesuviano — en qualité de commandant. Quelle impression extraordinaire, après un tel entr'acte!

Les aviateurs du 28^e Groupe volaient à bord d'appareils « Baltimore » fournis par l'« U.N.R.R.A. Armes ». Cette organisation de secours civils et militaires aux pays libérés ne remettait évidemment pas aux combattants enrôlés dans la lutte contre le III^e Reich la fine fleur du matériel allié. Le 24 août 1944, Buscaglia décolla seul à bord d'un Baltimore que les pilotes du 28^e Groupe utilisaient jusque-là en double commande. La piste s'allongeait au pied du Vésuve entre les vignes dorées par le soleil. On vit l'avion rouler, s'élever un peu sur le fond du ciel bleu éclatant, puis soudain tomber et s'écraser.

Ainsi se termina la carrière de Carlo Emanuele Buscaglia, l'aviateur glorieux, brillant, heureux, qui avait été ensuite un malheureux blessé transporté d'un hôpital à un autre, puis un prisonnier souffrant de l'exil — qui avait dû souffrir aussi lorsque le problème s'était posé : collaborer avec les Alliés, ou non.

Buscaglia mourut à Naples le lendemain de l'accident. Il reçut dans cette ville dévastée par la guerre l'honneur de funérailles solennelles.

VI

DEUX CHAMPIONS DE LA CHASSE : WERNER MÖLDERS ET HERMANN GRAF

LE 11 novembre 1940, dans un P. C. des environs de Calais, un officier allemand en uniforme d'aviateur, le cou enveloppé d'un épais foulard, se tenait assis immobile devant un appareil de radio, les écouteurs aux oreilles. Ses traits étaient tirés, le regard de ses yeux brillants de fièvre exprimait l'inquiétude.

Cet officier était le commandant de groupe Werner Mölders, déjà titulaire de plus de cinquante victoires. Ce jour-là, une forte grippe le retenait au sol et il avait dû confier le commandement de l'attaque à son subordonné et camarade, le lieutenant Claus.

La bataille aérienne de Londres, engagée depuis le début d'août, était pratiquement perdue pour l'aviation allemande; nul espoir ne subsistait de mettre l'Angleterre à genoux sous les bombardements. Les bombardiers assaillants et les chasseurs qui les escortaient, détectés au radar, devaient franchir de meurtriers barrages de

D. C. A. et subir l'assaut d'escadres de chasseurs britanniques remarquablement bien armés et aguerris. Les objectifs étaient de plus en plus rarement atteints.

Werner Mölders écoutait sur ondes courtes les conversations de ses pilotes et il comprenait que la bataille était maintenant engagée avec la défense britannique. Des Spitfire arrivaient sans cesse au-dessus des bombardiers et des Stukas et ils piquaient sur eux et livraient combat aux chasseurs d'escorte. Mölders entendait des exclamations au milieu du bruit des rafales de mitrailleuses :

— Attention, trente grades à droite, même altitude que toi, trois Indiens (1) qui sortent du plafond! File au-dessus.

— Sacré nom d'un chien, je n'y vois rien avec cette pluie. Où sont-ils maintenant?

— Allo, attention, en voilà un quatrième qui vient d'en haut !

Les deux mains posées sur la table, le corps penché en avant, le commandant ne s'apercevait pas que la transpiration ruisselait sur son visage, comme s'il avait réellement participé au combat. Cette épreuve était en vérité plus pénible pour lui que le combat aérien, car il éprouvait l'angoisse, sans la libération de l'action. Les bruits et les exclamations devenaient de plus en plus confus. Un pilote — Mölders ne put comprendre lequel — annonça que son appareil était touché et qu'il allait tenter de se poser sur la mer, à l'embouchure de la Tamise. Un autre cria :

— Avion en feu. Je saute!

Un soldat entra dans la pièce, Mölders écarta l'un des écouteurs de son oreille.

(1) Appellation conventionnelle pour : « Anglais ».

— Monsieur le Commandant, le lieutenant Eberlé vient de rentrer, dit le soldat.

Mölders arracha son casque, bondit au dehors. Le pilote venait de quitter son appareil, il s'avancait tout engoncé dans son vêtement de vol, l'air un peu égaré :

— Je n'ai plus de munitions. Cela a été très dur. J'ai abattu un Spitfire, mais nous avons des pertes. Claus a été touché à plusieurs reprises, il a dû se poser, à l'embouchure de la Tamise.

— C'était donc lui!

Lui, Claus, le cher camarade, le compagnon de tant de combats! Que de fois Mölders et lui s'étaient mutuellement porté secours dans des circonstances difficiles! Ah! il fallait tout tenter pour le tirer de là. D'abord téléphoner à l'équipe de sauvetage en mer :

— Faites l'impossible. L'impossible, vous entendez?

Les aviateurs de la base ne reconnaissaient pas leur chef. Pour la première fois, ils le voyaient se départir de son calme absolu. Il ne tenait pas en place, en vérité il tremblait, à la fois de fièvre et d'excitation. Soudain, il commanda :

— Ma combinaison, mes bottes, vite! Je prendrai un des avions en alerte. Je vais chercher Claus.

— J'y vais avec vous, dit le lieutenant Eberlé.

Les deux avions décollèrent sous la pluie, en même temps que se posaient d'autres rescapés de l'expédition. Les mécaniciens les virent se fondre dans le ciel gris.

Volant presque au ras des flots, Mölders et son compagnon se dirigèrent vers la côte anglaise. Ils contournèrent le cap Margate, pénétrèrent dans le grand estuaire noyé de pluie. La D. C. A. de la côte tirait sur eux, mais Mölders ne s'en souciait pas; il ne regardait pas non plus au-dessus de lui pour s'assurer qu'aucun Spitfire n'allait

Il le fut. Lorsqu'il sortit, sous-lieutenant, de l'école militaire de Dresde, le commandement allemand faisait discrètement circuler des questionnaires pour demander des candidats pour une éventuelle armée de l'air. Werner Mölders inscrivit son nom et il fut convoqué peu après pour subir la visite médicale et les tests d'endurance.

On le plaça devant un tableau, sur une chaise qui se mit à tourner à toute vitesse. Lorsque la chaise s'immobilisa, non seulement Werner ne put lire les lettres inscrites sur le tableau, mais il éprouva un vertige et se mit à vomir. Refusé. Il était désespéré. Après une semaine, sa volonté reprit le dessus : il connaissait maintenant les épreuves de l'examen physique, il allait s'y entraîner seul. Quelques mois plus tard, il se présentait de nouveau à l'examen : il fut reçu.

On l'envoya dans une école d'aviation (civile, bien entendu), où il apprit à voler sur des Junkers 52.

La remilitarisation de la Rhénanie constitua la première violation grave et délibérée du traité de Versailles. Plusieurs écoles d'aviation civile furent immédiatement transformées en bases militaires. Werner Mölders fut alors envoyé à Schleissheim, où on lui mit un Stuka entre les mains. Son rêve se réalisait.

Les supérieurs du jeune pilote avaient déjà remarqué ses qualités de chef. Il quitta Schleissheim pour devenir moniteur d'une escadrille de chasse à Wiesbaden.

Ce fut à ce moment qu'il s'engagea dans la « Légion Condor », qui combattait en Espagne du côté nationaliste. Il prit presque aussitôt le commandement de la 3^e escadrille de chasse du groupe Galland. Galland était un as allemand déjà célèbre. Werner Mölders abattit son premier avion, un Curtiss, en septembre 1938. Voici les

lignes qu'il a écrites sur ce premier engagement, en 1940, alors qu'il se trouvait à Calais. Elles sont intéressantes, surtout parce qu'elles font apparaître la double vocation de Mölders : combattant et pédagogue aérien.

« Aujourd'hui, quand je pense à mon premier adversaire abattu, je me dis que c'est certainement l'événement le plus important dans la vie d'un chasseur, et j'essaie d'analyser aussi objectivement que possible les impressions que l'on éprouve. Je désire d'autant plus le faire que je tiens, en ma qualité de chef, à faciliter aux pilotes placés sous mes ordres leurs premiers combats.

« Je me souviens que le fait de me trouver pour la première fois en face d'un avion ennemi m'avait surtout procuré une grande joie, qui l'emportait sur mon inquiétude de savoir si j'allais correctement appliquer tout ce que j'avais appris en matière de combat aérien. L'idée qu'il pouvait m'arriver *quelque chose* ne m'a même pas effleuré. Je pense d'ailleurs que je n'avais guère le temps de réfléchir. Et, du coup, je commis une erreur en tirant beaucoup trop tôt sur mon premier adversaire, qui s'échappa. Aussi m'approchai-je bien davantage du second avant de tirer. Il ne se défendit presque pas et, sous mon feu, il s'abattit presque aussitôt en flammes.

« La première victoire peut être décisive dans la carrière d'un chasseur. C'est pour cela que j'ai toujours aidé les novices à abattre leur premier avion afin de leur donner confiance. Mes victoires personnelles auraient été beaucoup plus nombreuses si je n'avais pas suivi cette politique. Mais je crois qu'au lieu d'entraîner quelques as à rechercher systématiquement le plus grand nombre de victoires, il est plus utile de former de nombreux pilotes capables de performances moyennes. »

A la fin de la guerre d'Espagne, Mölders arrivait en tête

du palmarès aérien allemand avec quatorze victoires. En novembre 1938, il fut rappelé en Allemagne et, l'année suivante, il prit le commandement de la 1^{re} escadrille du groupe « As de Pique », composé exclusivement de pilotes ayant combattu en Espagne. Ce groupe fut basé à la frontière française dès le début des hostilités.

Il a déjà été parlé des conditions d'inégalité matérielle dans lesquelles les aviateurs français affrontèrent leurs adversaires de septembre 1939 à juin 1940. Malgré ces conditions, les as allemands n'enrichirent pas leur palmarès d'une manière sensationnelle pendant cette période, à la fois parce qu'ils étaient plus nombreux et combattaient à tour de rôle, et parce que les pilotes français se manifestèrent comme des adversaires difficiles. Werner Mölders, pour sa part, abattit sept avions au cours de la « drôle de guerre ». Il fut abattu à son tour au-dessus de la forêt de Chantilly, son avion en flammes, le 5 juin 1940. Fait prisonnier, il se vit libéré par l'armistice franco-allemand. Nommé commandant, il fut envoyé à Calais pour prendre part à ce que de nombreux Allemands pensaient être la dernière phase de la guerre...

La bataille de Londres était devenue la bataille d'Angleterre. Le groupe commandé par Mölders comptait cinq cents victoires. Le chef du groupe avait abattu personnellement soixante avions, il était devenu l'« as des as » de l'aviation allemande, Galland se plaçant derrière lui avec 40 victoires. Mais ces victoires n'étaient pas « la victoire ». La Grande-Bretagne tenait, elle avait sans doute franchi le cap le plus difficile, et la guerre continuait. Et Mölders continuait à combattre. Lorsqu'il eut abattu son cent quinzième adversaire, il fut nommé lieutenant-colonel, en même temps qu'un ordre arrivait

de Berlin : « Interdiction de voler. Le lieutenant-colonel Mölders est convoqué immédiatement au Grand Quartier Général ».

Dans la plupart des pays belligérants, les grands chefs décidaient ainsi de temps en temps d'arrêter un grand as dans sa course aux victoires, qui était aussi une course à la mort. Peut-être pensaient-ils aussi souvent à la masse des combattants obscurs voués à la mort; peut-être cette idée leur pesait-elle, mais c'était là le poids et le prix inévitable de la guerre, tandis que la trajectoire brillante et mortellement dangereuse des chasseurs de l'air impressionnait ces grands chefs. Il semble qu'ils se sentaient obscurément responsables, non seulement du destin d'un homme, mais d'un défi adressé au Destin. En outre, ils considéraient parfois que la quantité d'expériences amassée par un seul de ces combattants exceptionnels ne devait pas être perdue, et pouvait être communiquée. Alors, ils envoyaient l'ordre : « Interdiction de voler ». Aucun d'eux n'attendit jamais aussi longtemps qu'Hitler le fit pour Mölders. (Pour un autre aviateur que nous verrons tout à l'heure, Hitler devait attendre encore davantage.) Et cependant, le chef suprême des armées du III^e Reich n'ignorait pas la valeur de Mölders en tant qu'instructeur et organisateur. La preuve, c'est que peu après l'avoir rappelé, il le promut colonel et le nomma inspecteur de l'aviation de chasse.

Les hommes qui ne se sentent vraiment vivre que dans les airs ne renoncent pas volontiers à voler. Tous les aviateurs objets d'une semblable mesure d'interdiction ont commencé par protester auprès de leurs chefs. Or, autant qu'on puisse savoir, Mölders s'inclina sans protestation, bien qu'il lui en coûtât certainement beaucoup de renoncer à voler. Ce Prussien savait aussi bien obéir

que commander et sans doute pensait-il qu'il devait, le premier, donner l'exemple de l'esprit militaire. Il se mit en devoir de remplir de son mieux ses nouvelles fonctions.

Un inspecteur général, que ce soit d'aviation ou d'autre chose, séjourne habituellement dans la capitale de son pays. Il téléphone de son bureau et se déplace de temps en temps en tournées. Ainsi avaient fait les prédécesseurs de Mölders, ainsi devaient faire ses successeurs. Lui déclara :

— Pas de bureau. Qu'on me donne un wagon.

On lui en donna deux, dans lesquels il s'installa un Q. G. avec radio, téléphone et secrétaires. Les wagons se déplaçaient et Mölders envoyait ses rapports à Berlin, ou bien les wagons revenaient s'y garer quelques jours.

Les interventions de Mölders, non seulement comme inspecteur des formations, mais comme coordinateur des actions aériennes et terrestres, atteignirent leur maximum d'efficacité au printemps de 1942, lors de la grande offensive allemande contre la Crimée. Cette offensive fut précédée d'une formidable préparation aérienne. Les deux wagons-Q. G. de l'inspecteur de l'aviation de chasse étaient avancés le plus près possible du front. Chaque matin, Mölders prenait le volant de son auto et il filait vers les lignes. Quittant l'auto, il marchait jusqu'aux tranchées et mettait au point, sur place, avec les chefs d'unité, la préparation aérienne du jour ou du lendemain. Puis il revenait à ses wagons et téléphonait ou radiotéléphonait aux commandants des bases aériennes.

Il était entièrement occupé à ce travail lorsqu'il reçut un coup de téléphone de Goering :

— Udet vient de mourir. Il va recevoir des funérailles nationales. Il était le plus grand aviateur de la dernière

guerre, vous êtes le plus grand de celle-ci. C'est vous qui commanderez la garde d'honneur auprès de son cercueil. Venez immédiatement à Berlin. En avion.

Mölders se rendit aussitôt à l'aérodrome de Tschaplinka, près de Perekop, et il s'embarqua à bord d'un Heinkel III avec son officier d'ordonnance, son mécanicien et son radio. Le temps était exécrable : nuages, pluie, vent très violent. Mais ce n'était pas la première fois que Werner Mölders prenait les commandes d'un avion par mauvais temps. D'ailleurs, il n'était pas question de remettre le voyage. La garde funèbre d'Udet attendait son chef. Le Heinkel prit l'air et fonça au milieu de la tempête.

Le vent retardant la progression de l'avion, Mölders dut décider de se poser à Breslau pour faire de l'essence. Le temps était à ce moment complètement bouché. Mölders perdit de l'altitude, s'approchant du terrain. Le sol demeurait complètement invisible. Soudain, un des moteurs cessa de fonctionner, puis, presque aussitôt, un choc terrible secoua l'appareil. Le Heinkel avait heurté un obstacle, cheminée ou pylône télégraphique. Il n'était déjà plus qu'une carcasse brisée gisant dans la boue. Mölders se trouvait au nombre des morts. En moins de vingt-quatre heures, l'Allemagne avait perdu les deux meilleurs chasseurs de deux générations.

Alors que Werner Mölders se trouvait sur le front de Crimée, on l'avait vu s'approcher un jour d'un lieutenant aviateur qui ne comptait encore que quelques victoires.

— Que rien ne vous détourne de votre chemin, lui avait-il dit en lui serrant la main. Je vous ai observé

pendant les derniers combats. Je vous prédis un grand avenir dans l'aviation de chasse.

Ce lieutenant se nommait Hermann Graf. Son nom est moins connu chez nous que ceux d'autres as allemands, Nowotny, par exemple. Pierre Clostermann a consacré à Nowotny, abattu le 15 mars 1945 par un pilote de sa formation, quelques pages qui constituent un hommage à la mémoire de ce lieutenant-colonel de vingt-deux ans, titulaire de plus de cent cinquante victoires.

Après la guerre, un journaliste a prononcé devant Hermann Graf le nom de Nowotny et celui des autres grands as allemands de la chasse : Mölders, Gollob, Marseille, Hartman, Rall.

— Selon vous, quel était le meilleur ? lui a-t-il demandé.

— Nous avons eu de très bons chasseurs pendant la dernière guerre, a répondu Graf. Le meilleur est peut-être celui que personne ne connaît. Celui qui, dès son premier combat, fut abandonné par la chance dont nous avions tous tant besoin, et qui perdit sa vie au début même de sa carrière.

Or, Hermann Graf a personnellement abattu deux cent cinq adversaires. Ce chiffre quasi incroyable fait de lui le recordman du monde de l'aviation de chasse.

Au début de 1940, pendant la « drôle de guerre », Hermann Graf était moniteur dans une escadrille basée en Allemagne centrale. Ses élèves se montraient tous impatients d'achever leurs classes pour aller se battre et lui-même désirait certainement aussi être envoyé au combat, puisqu'il avait choisi le métier militaire.

Comme à beaucoup d'Allemands de sa génération, l'accès de cette carrière lui avait été difficile : il avait été ouvrier d'usine et, avant de pouvoir voler sur des avions à moteur, il avait dû pratiquer le vol à voile, sport permis à l'Allemagne vaincue et grâce auquel, on le sait, elle forma de nombreux et excellents pilotes.

Hermann Graf avait donc, lui aussi, surmonté de nombreux obstacles pour devenir aviateur de chasse, et, sans nul doute, il désirait être envoyé au combat. Mais, sentiment qu'alors il gardait pour lui, il aurait préféré avoir à se battre contre d'autres adversaires que des Français. Lorsqu'on prononçait devant lui le nom de Paris, il devenait rêveur. Ce nom lui remettait en mémoire d'innombrables récits entendus sur les genoux de sa mère. Pour celle-ci, Paris était la plus belle ville du monde. Issue d'une vieille famille de paysans de la frontière suisse, la mère d'Hermann s'était rendue toute jeune en France, où elle avait séjourné plusieurs années. Lorsque ayant regagné sa patrie, elle s'y était mariée, elle parlait mieux le français que l'allemand. Son époux était un aubergiste et cultivateur de la petite ville d'Engen, dans le sud du Grand-Duché de Bade, à quarante kilomètres de Constance am Bodensee. Elle lui avait donné plusieurs enfants ; Hermann était son plus jeune fils, celui qu'elle avait aimé le plus tendrement.

Le sort devait satisfaire le secret désir d'Hermann Graf de n'avoir pas — si possible — à se battre contre des Français. Après un stage de moniteur, il fut envoyé en Roumanie, où il demeura un an. Rien à signaler pendant cette période, pas de combats. A la fin de mars 1941, il fut versé dans une des escadrilles de chasse chargées de soutenir les troupes parachutistes lancées à la conquête de la Crête. Mais cette opération sensa-

tionnelle (20-31 mai 1941) était alors pratiquement terminée. Hermann Graf ne fit que survoler avec son escadrille les derniers navires de guerre britanniques qui évacuaient de la côte sud la moitié de la garnison.

Hermann Graf fut réellement engagé pour la première fois le 3 août 1941 sur le front russe, dans le secteur de Kiev. Von Bock préparait alors l'énorme opération qui fut appelée « une furie de mouvement » et qui devait aboutir à l'encercllement et à la destruction de vingt-cinq divisions soviétiques. L'aviation allemande pilonnait les lignes et les arrières ennemis. Ce 3 août 1941, Hermann Graf rencontra donc son premier adversaire, un chasseur russe, et il l'abattit. Au retour, il rédigea son compte rendu, d'une brièveté remarquable, et il alla se reposer. Dans son carnet de combattant, il inscrivit seulement ce jour-là qu'il avait abattu un avion. Voici un extrait (encore inédit, comme ceux qui suivront) de ce carnet :

« 5 août 1941. — La nuit dernière, calme relatif. Quelques avions ennemis ont lancé des fusées près de notre camp, c'est tout.

« Nous couchons sous la tente, une grande tente d'habitation installée au milieu d'une belle prairie. Pour couchage, de la paille. Nous sommes là dix pilotes. Nous dormons tout habillés.

« Près de ma tête se trouvent deux téléphones de campagne. Je prends les ordres pour la journée de demain. Notre capitaine, appelé à remplacer le commandant de la base, m'a délégué le commandement du groupe. C'est la première fois que je suis investi de cette responsabilité.

« Huit chasseurs escorteront une importante formation de Stukas qui doit attaquer les positions ennemies à Kiev, telle est la mission. Mon chef mécanicien fera réchauffer

les moteurs à temps voulu. Il doit me réveiller un quart d'heure avant le départ.

« Il est deux heures du matin. Les ordres sont notés sur mon bloc-notes. A côté de moi dort mon setter irlandais Roland, également sur la paille. Tout cela est très romantique. La dépense nerveuse de ces derniers jours produit ses effets. Quelques pilotes parlent et délirent dans leur sommeil. Ils croient participer à des combats aériens acharnés. J'essaie de comprendre leurs paroles indistinctes, mais finalement je m'endors...

« Un coup sur la plante des pieds me réveille : « Lieutenant, décollage dans un quart d'heure. » Nous enfilons nos bottes fourrées et nous voilà alignés à côté des avions dont les moteurs tournent.

« Je donne les ordres aux pilotes. Décollage dans dix minutes pour escorte de deux groupes de Stukas. Nous volerons par groupe de deux, distance cinquante mètres. Ne pas quitter les Stukas, s'interposer entre eux et tout assaillant. Les Stukas, lents et chargés de leurs bombes, ne peuvent se défendre seuls.

« Nous nous serrons tous la main, sans souci de nos grades respectifs. Nous ne sommes plus que des camarades prêts à combattre ensemble. Toutes les montres sont réglées sur la mienne. Encore trois minutes. Nous montons à bord de nos avions, nos mécaniciens nous saluent.

« Déjà les Stukas sont au-dessus de l'aérodrome et prennent de la hauteur. Je lève la main. Pleins gaz et en avant !

« Une fois en l'air, je vérifie l'ordre de la formation et je prends mon poste. Nous volons à 3.000 mètres.

« Lentement, nous nous approchons de la ligne de combat. Alors que nous étions en Roumanie, on nous

avait promis que la guerre à l'Est serait terminée en quelques semaines. Mais la réalité nous montre maintenant son vrai visage. Le sol est partout défoncé par les entonnoirs des bombes et des obus. Des images de la guerre de 1914-1918 me reviennent en mémoire. Serons-nous voués, nous aussi, à une interminable guerre de position, avec l'essence et la nourriture devenant de plus en plus rares ?

« La D. C. A. russe entre en action. Damnation, qu'ils tirent bien ! Toujours juste devant notre nez, cela use les nerfs. Heureusement, les Stukas avancent imperturbablement, sans se soucier du feu adverse. Et les voilà qui exécutent lentement une courbe vers la gauche. Leur chef a dû reconnaître ses objectifs. Nous continuons à les escorter de près.

« Le commandant des Stukas pique sur la position ennemie, suivi de ses deux formations. Tous dégringolent en avalanche, l'un après l'autre, en piqué vertical. La poussière s'élève en trombe, la D. C. A. tire sans arrêt....

« Maintenant les Stukas se sont redressés et ils foncent vers l'Ouest — vers le chemin du retour. Tout d'abord, ils se dégagent comme ils peuvent, pour éviter le feu ennemi, puis ils reprennent leur formation serrée.

« Je scrute le ciel du côté du soleil levant. Soudain, des points apparaissent, brillants dans cette lumière : les chasseurs russes. Pendant une ou deux secondes, l'émotion m'étreint, puis je me ressaisis. Je lance mes ordres en phonie. Nous manœuvrons pour nous placer dans le soleil et nous attaquons.

« Le premier engagement est très bref, les assaillants se dispersent aussitôt en toutes directions. Quelques-uns font mine de revenir, nous fonçons sur eux. Quelques secondes de combat, ils font demi-tour vers l'Est. Nous

n'avons pu en abattre aucun, mais les Stukas sont maintenant au-dessus de nos lignes, en sécurité. Notre mission est accomplie.

« Quelques minutes plus tard, nous nous posons. Les pilotes des Stukas nous serrent la main et leur chef nous remercie. Et nous voilà de retour à notre propre camp. Rapport, critique de l'opération. Chacun, quel que soit son grade, est autorisé à donner son avis. Même un simple soldat peut avoir une idée heureuse ou intéressante. »

30 avril 1942. La guerre à l'Est continue. Les Russes ont livré leur première contre-offensive au cours de l'hiver. D'abord quelques poussées sporadiques, des actions de harcèlement qui tenaient plus de la guérilla que de la bataille, puis des attaques organisées. Les troupes allemandes, grelottant dans leurs tenues trop légères, obligées de défendre leurs lignes de communication et d'approvisionnements sur d'énormes distances ont cédé du terrain devant Moscou, devant Toula, devant Koursk, tout le long du front, environ le dixième des territoires conquis. Défense élastique, ont annoncé les communiqués de Berlin. Il est exact que le potentiel militaire allemand n'a pas diminué ; au contraire, il s'est accru depuis le début de la guerre. Le monde entier attend la nouvelle offensive allemande.

Dans la nuit encore noire, sur le terrain d'une base aérienne allemande de Crimée, une vingtaine de pilotes en tenue de vol vont et viennent lentement auprès de leurs appareils, jetant de temps en temps un coup d'œil à leur montre. Les moteurs ont été réchauffés, puis stoppés ; un grand silence emplit la nuit fraîche.

Soudain, comme un signal, un coup sourd isolé. Les pilotes se sont arrêtés. Un grondement formidable se

déchaîne et s'amplifie, ininterrompu. La préparation de la grande offensive contre Kertch vient de commencer.

La campagne de Crimée s'est poursuivie pendant tout l'hiver et le début du printemps. Dans l'intention du commandement allemand, la conquête de Kertch doit préluder à celle du grand objectif stratégique : Sébastopol, clef de la mer Noire. Depuis plusieurs jours, de nombreuses unités de la Luftwaffe ont été rassemblées dans la péninsule. Les bombardiers ont attaqué jour et nuit les positions ennemies.

Les pilotes de chasse qui se préparent à décoller à l'aube du 30 avril ont reçu la mission suivante : empêcher l'aviation russe de prendre l'air et de participer à la bataille. Le commandant d'un de ces groupes est l'ex-lieutenant à qui Werner Mölders a serré la main quelques semaines plus tôt en lui prédisant un brillant avenir : Hermann Graf.

« Cela a été le plus beau moment de ma carrière d'aviateur, déclarera Graf après la guerre. Le grand entre les grands m'avait parlé et m'avait inoculé la confiance en moi-même. » L'inoculation prodigieusement efficace si l'on en juge par le palmarès d'Hermann Graf à la veille de cette attaque contre Kertch : soixante-neuf victoires homologuées. L'inspecteur de l'aviation de chasse ne s'est pas trompé, il a distingué sans erreur le chasseur qui va fournir la carrière la plus foudroyante qu'ont ait connue.

Voilà maintenant Hermann Graf en vol avec son unité, il arrive au-dessus du premier aérodrome ennemi. Trois chasseurs russes sont en train de décoller. Graf parle dans la phonie :

— Je m'occupe d'eux. Vous, croisez au-dessus de ce terrain et attaquez tout ce qui quittera le sol.

Il dépasse les trois Russes, exécute un looping et pique sur ces trois adversaires *sur le dos*. « Le piqué amorcé de cette façon m'amène à quelques centimètres de la terre, à 660 à l'heure. Ma vitesse en rase-mottes me met à l'abri de la flak russe, qui tire sur moi sans arrêt. » Graf arrive sur le premier Russe, ouvre le feu presque à bout portant, dégage. L'avion soviétique désarmé, en feu, se jette sur le plus proche de ses camarades, tous deux s'écrasent au sol : « Soixante-dixième et soixante et onzième victoire. J'ai eu beaucoup de chance. »

A ce moment fond du ciel une escadrille russe, envolée d'un autre aérodrome. « La surprise est totale, nous sommes tous mélangés et j'ai du mal à organiser une attaque classique. Mais nous nous ressaisissons vite et deux de mes pilotes abattent chacun un ennemi, tandis que je réussis moi-même à descendre mon soixante-douzième adversaire. Nous rentrons au terrain. »

Le même jour à midi, Graf décolle de nouveau avec son unité et, de nouveau, rencontre l'ennemi. Il abat quatre avions. « Le jour de la grande offensive fut pour moi ma journée-record, avec sept victoires. » Il ne donne pas d'autres détails, il en donnera de moins en moins sur ces combats victorieux qu'il mène toujours à la vitesse maxima, près du sol chaque fois qu'il peut, car cette proximité souvent gêne ou paralyse son adversaire tandis que lui évolue avec maestria dans les conditions les plus difficiles. Pendant cette bataille de Crimée, il abattra encore, en trois semaines, trente adversaires. « J'avais la chance avec moi » note-t-il dans son journal. La chance, sans doute ; mais pas seulement cela.

Sa maîtrise et cette chance qui le favorise ne font cependant pas de lui un casse-cou, ne lui font pas perdre de vue le souci de la sécurité de ses pilotes — dans la

mesure où un commandant de groupe peut manifester un tel souci au cours d'une offensive. C'est ainsi que, toujours pendant cette bataille de Crimée, Hermann Graf reçoit un jour l'ordre d'attaquer le lendemain un aérodrome russe, près de Sébastopol. Sa première réaction, après qu'il a lu l'ordre attentivement, est de présenter des objections au commandement et de déconseiller l'opération : elle est trop dangereuse ; les résultats qu'on peut espérer ne correspondent pas aux risques à courir. Venant d'un combattant tel qu'Hermann Graf, les objections durent être examinées sérieusement. La réponse fut cependant impérative : « Exécuter l'ordre reçu. » Voici le récit de cette expédition :

« Il fait encore nuit lorsque nous quittons nos tentes. Le sort s'est décidé une fois de plus contre moi et mon groupe. Nous nous serrons la main, pensant que plusieurs d'entre nous ne rentreront pas. Nous savons ce que vaut la flak russe, nous la considérons comme la meilleure du monde. Elle maintient les grandes traditions de l'artillerie russe, pas compliquée, mais visant admirablement. Voilà une des surprises désagréables que la guerre en Russie nous a réservées...

« Le soleil se lève alors que nous survolons la mer Noire. Nous apercevons la côte turque. Il y a longtemps que nous avons survolé, à 4.000 mètres, les lignes russes, puis la côte. Nous sommes maintenant loin de ce rivage. Notre plan d'attaque a été tout particulièrement étudié, afin de réduire nos pertes au minimum. Dans la soirée d'hier, j'ai moi-même parcouru à haute altitude notre itinéraire d'aujourd'hui.

« Nous virons de bord et mettons le cap au Nord, en direction de la côte. Nous volons à quelques mètres seule-

ment au-dessus de la mer, le soleil dans le dos, protégés par une légère brume matinale, en formation serrée.

« Je jette encore un coup d'œil vers le soleil : le reverrai-je ? Je pense aussi à ma mère, songeant qu'elle ne survivrait sans doute pas à ma mort.

« Nous filons à 500 à l'heure. Les armes automatiques sont prêtes. L'index de la main droite sur la gâchette, le pouce posé sur le bouton placé au-dessus du manche à balai et qui est destiné à libérer les munitions de mon canon. Le petit doigt pousse le bouton de l'appareil de phonie. Il ne reste donc que deux doigts et la paume de la main pour diriger l'avion.

« Voici le rocher que j'ai repéré hier. Nous nous élevons rapidement pour franchir des falaises mais nous redescendons aussitôt en rase-mottes au-dessus de la zone ennemie. Nos nerfs sont tendus à l'extrême. Je crie dans ma phonie à mes camarades : « Bonne chance ! », en m'efforçant de garder une voix calme.

« Et j'aperçois, juste devant moi, à l'horizon, les hangars. Du coup, toute dépression disparaît. Je ne pense plus qu'à l'attaque.

« Nous arrivons sur notre objectif exactement à l'heure prévue. La surprise chez l'ennemie est totale. Je vois des soldats russes qui courent en tous sens tandis que la D. C. A. se déchaîne. Nous volons au milieu des balles traçantes, au ras du sol.

« Une expérience vécue par moi, quelques semaines auparavant, me traverse subitement l'esprit. C'était lors de l'attaque en piqué d'un aérodrome à Djnepropetrovsk. Les appareils de deux de mes camarades volant juste devant moi ont fait explosion en plein vol. J'ai traversé les débris incandescents des deux avions, vision horrible. Serait-ce là mon sort ? Je vois cinq appareils russes au sol,

nous tirons dans le tas de toutes nos armes. Une batterie de D. C. A. au bord de l'aérodrome nous prend sous son feu. Deux secondes, nous la sautons. Ma respiration s'arrête. Mais on n'a pas le temps de réfléchir, nous vivons la forme la plus brutale de cette guerre impitoyable.

« Je reprends mon souffle, rien ne m'est arrivé. Nous voilà dans le no man's land entre l'aérodrome et les lignes ennemies. Je regarde mon thermostat pour voir si un éclat n'aurait pas atteint mes radiateurs, sûrement mes camarades en font autant. Tout va bien. Je monte en flèche, suivi des autres, nous voilà à 4.000 mètres. Sauvés. Et, chance à peine croyable, personne ne manque.

« A 5.000 mètres, nous volons vers nos propres lignes. Nous croisons notre avion de reconnaissance qui, comme prévu, part observer le résultat de notre attaque.

« Quelques heures plus tard, nous examinons les photos prises par cet observateur. Plusieurs avions ennemis sont en flammes. L'attaque n'a pas été inutile. Mais nous demeurons tous silencieux, nos nerfs ayant été mis à rude épreuve par cette opération. »

Le 28 juillet 1942, les chars de von Bock passèrent le Don par surprise entre Nicolaevsk et Tsimlyansk et commencèrent à remonter le long de la rive gauche du fleuve. Ils furent stoppés devant Tsimlyansk par les Russes, qui utilisaient pour la première fois leurs fusils antichars spéciaux tirant à courte distance et servis par deux hommes.

— Eh bien, dit von Bock, nous allons traverser le Don devant Stalingrad et contourner la ville à la fois par le Nord et par le Sud.

La plus grande bataille de l'Histoire était commencée.

Sa première phase devait se dérouler dans le désert poussiéreux et brûlant de la steppe d'été. Plusieurs fois par vingt-quatre heures, les formations de Stukas escortées de chasseurs attaquaient la ville et les positions ennemies. Les aérodromes allemands étaient installés sur des terrains de fortune, sans le moindre confort. Quelques baraques, des tentes et les centaines d'avions rangés à se toucher. Les hommes avaient l'impression de vivre dans un univers étrange, à peine terrestre. Les lettres qu'ils recevaient de leur pays, cette Allemagne pourtant déjà éprouvée par la guerre, leur faisaient l'effet d'arriver d'un autre monde : on y parlait de femmes et d'enfants, de magasins, de chemins de fer. Eux ne connaissaient que la guerre dans sa nudité.

Hermann Graf se trouvait parmi ces combattants, à la tête de son groupe. On l'avait envoyé en Crimée dans ce nouveau secteur. La vie sous la tente continuait, avec les ordres dictés au téléphone, l'étude de la carte dépliée sur les genoux, à la lueur de la lampe de poche, les décollages avant l'aube. Les photos aériennes permettaient de distinguer chaque position ennemie et chaque maison de Stalingrad...

Escorte de Stukas, interception de formations russes, attaques d'aérodromes, telles étaient les missions. Hermann Graf avait été appelé un temps le « roi des attaques en rase-mottes », mais maintenant on ne disait plus que : Hermann Graf. Cela suffisait. Il était admis que nul ne pouvait lui être comparé pour l'audace, la maîtrise, l'efficacité. Deux, trois, quatre, cinq fois par jour, il prenait l'air avec son groupe aux victoires déjà innombrables. Ses pilotes entendaient dans leurs écouteurs la voix calme et précise qui organisait l'attaque

avec une sûreté inouïe, en vérité comme si ce chef avait eu la prescience de tous les mouvements des adversaires.

Lui-même volait en tête de la formation et tout appareil ennemi sur lequel il fondait pouvait être *a priori* considéré comme abattu. Au retour, il disait : « Oui, j'ai eu de la chance », et il commençait aussitôt la critique de l'opération, sollicitant l'avis des autres pilotes. Il ne semble pas qu'il ait noté sur son journal, à partir d'août 1942, autre chose que quelques aspects de la vie des combattants de l'air, quelques réflexions sur la guerre. Pas de détails sur ses combats. Pour l'artiste parvenu à la parfaite possession de sa technique, le détail ne compte pas, il va de soi.

Du G.Q.G. de Berlin, on suivait la prodigieuse trajectoire d'Hermann Graf. Déjà plusieurs fois — à la cent cinquantième victoire, à la cent soixantième, à la cent quatre-vingtième — Goering avait demandé à Hitler :

— N'est-il pas temps de l'arrêter ?

Hitler n'avait pas répondu. A la deux centième victoire d'Hermann Graf, Goering prit sur lui d'envoyer le télégramme : « Interdiction de voler ». Le temps de la transmission du message, Graf avait encore abattu deux adversaires. Deux cent deux victoires !

Ici se place un long entracte. Retiré du front et du ciel, occupé à des travaux d'état-major, Hermann Graf, officiellement devenu « le héros de Stalingrad », n'a vécu de cette gigantesque bataille (28 juillet 1942 - 2 février 1943, des millions d'hommes engagés), que la phase offensive. Il n'a pas participé à la fixation, au siège, qui fut une stagnation mortelle; il n'a pas assisté du haut du ciel à l'agonie de la 6^e Armée, qui marqua le commencement de la défaite allemande. Au milieu du drame de

cette défaite, il fut d'abord un survivant de l'ère des offensives, un vainqueur immobilisé et comme statufié par l'interdiction de voler.

Cette interdiction était maintenue pour le kommodore de l' « Escadrille Graf » tandis que cette unité continuait à combattre au-dessus des armées allemandes en retraite en Russie, en Pologne, en Silésie. L'homme volant cloué au sol suivait de loin les exploits de ses anciens subordonnés, il comptait leurs victoires aériennes chaque semaine plus inutiles...

Vint le désastre final. Dans la nuit du 23 au 24 mars 1945, les troupes de Montgomery franchissaient le Rhin; le surlendemain Eisenhower lançait vers le cœur de l'Allemagne huit armées auxquelles quinze cents bombardiers lourds sans cesse renouvelés et escortés d'autant de chasseurs frayaient le chemin, pulvérisant les villes. Ce fut à ce moment que, parmi les vestiges d'escadrilles de chasse qui tentaient encore de défendre le ciel allemand à l'Ouest, une rumeur circula :

— Hermann Graf est avec nous! Il est arrivé sur le front!

C'était vrai. Le kommodore cloué au sol, l'homme aux deux cent deux victoires n'avait pu supporter de demeurer plus longtemps spectateur du naufrage de sa patrie. « Interdiction de voler », que signifiaient maintenant ces mots ? Qui irait vérifier si un tel ordre avait été transgressé au milieu du présent chaos, alors que des divisions entières se trouvaient coupées du commandement et combattaient en aveugles, ou se rendaient ? Hermann Graf avait passé outre et, par des moyens de fortune, il avait rejoint, sur le front de l'Ouest, un de ces terrains pilonnés, parsemés d'incendies et de cratères de bombes,

d'où les pilotes s'envolaient vers leurs derniers combats avec des visages d'hallucinés.

Le 29 mars 1945, par un vent soufflant en tempête, il décollait avec trois coéquipiers — quatre avions! — pour se porter au devant d'une escadre américaine. A peine en l'air, les Messerschmitt, détectés, situés par le radar infallible, se virent attaqués. Les trois compagnons d'Hermann Graf, entourés d'un essaim de chasseurs américains, succombèrent. Lui, avait abattu un adversaire, puis un second. Deux cent quatrième victoire. Il demeurait maintenant seul en l'air, environné de la nuée ennemie; un de ses moteurs, atteint, émettait déjà une fumée noire. Quel jeune pilote du Wisconsin ou de l'Oklahoma allait donner le coup de grâce à l'as des as de l'aviation allemande, au champion du monde de la chasse?

Seul sous le rhodoïd de son habitacle, Hermann Graf ferma les yeux deux secondes. « Pour réfléchir », il l'a raconté. Et il prit sa décision : « Mourir pour mourir, autant que ce soit en vainqueur. » En une ultime manœuvre, il parvint à redresser son appareil qui perdait de l'altitude, et il se jeta à pleins gaz sur le plus proche des avions américains. Il y eut un choc formidable. Les deux avions se disloquèrent en l'air en même temps, on vit leurs ailes descendre en tournoyant.

Du fuselage de l'avion aux croix noires, une sorte de paquet se détacha : Hermann Graf avait réussi à sauter ! Dans de mauvaises conditions, sans doute, car le paquet se rapprochait du sol avec une vitesse de plus en plus grande. Déjà la formation américaine s'éloignait, poursuivant sa route...

Le parachute s'ouvrit dans un bruit de détonation, si près du sol que, normalement, l'aviateur allemand aurait

dû se tuer. Or, ce ne fut pas le sol qu'il rencontra dans sa chute, mais l'eau d'un étang. Une surface agitée et bouleversée par la tempête, sur laquelle soufflait un vent suffocant. Entraîné, précipité par son parachute formant voile, Hermann Graf se sentit jeté au rivage. A peine avait-il touché le sol et s'était-il cramponné aux roseaux, qu'il s'évanouit.

Lorsqu'il revint à lui, il vit deux hommes qui arrivaient vers lui en courant. Civils ou militaires, il ne savait pas. Egaré, il ne savait plus rien. « Deux ennemis », voilà ce qu'il pensa. Et, instinctivement, il chercha son pistolet « pour ce qu'il pensait devoir être son dernier combat ». Il se rappela aussitôt : « Malédiction ! Je l'ai laissé au mess au moment de l'alerte. » Heureux oubli : les deux arrivants n'étaient pas des ennemis, mais deux paysans allemands, qui transportèrent le kommodore à l'hôpital le plus proche...

Cependant, le haut commandement de la Luftwaffe avait appris la fugue d'Hermann Graf et sa chute en combat aérien. La radio allemande émettait des appels pour savoir s'il avait été retrouvé, lui ou son cadavre. La radio alliée entendait ces émissions et, dans les escadrilles américaines, les pilotes rendaient hommage « à un ennemi estimé, tombé en combat loyal ». Remarquable intermède au milieu d'une guerre inexpiable.

L'escadre aérienne n° 52, « Escadre Hermann Graf », avait pleuré son chef. Des nouvelles incertaines et contradictoires étaient ensuite parvenues. Le kommodore vivait-il, était-il mort des suites de ses blessures, on ne savait. Dans l'Allemagne bouleversée, aux communications coupées, toute certitude devenait impossible. Le mystère nimbait la figure d'Hermann Graf, faisait déjà

de lui, pour ses anciens compagnons d'armes, une sorte de mythe glorieux qui survivrait à la défaite.

Car maintenant, c'était vraiment la fin, la défaite sans rémission. L'Escadre n° 52 avait livré ses derniers combats en Bohême, au-dessus des panzerdivisions du maréchal Schoerner. On était au 8 mai 1945. La veille, à 2 h. 41, dans les locaux de l'Ecole professionnelle de Reims, les émissaires du grand amiral Doenitz, le général-oberst Gustave Jodl et le général-admiral von Friedeburg avaient signé la capitulation sans conditions de toutes les forces militaires allemandes.

L'article 2 de l'acte préliminaire de capitulation était ainsi rédigé : « Le haut commandement allemand donnera immédiatement à toutes les autorités militaires, navales et aériennes allemandes, l'ordre de cesser les opérations actives à 23 h. 01, heure de l'Europe centrale, le 8 mai et de rester sur les positions occupées à cette heure. Aucun navire, vaisseau ou avion ne peut être sabordé ni aucun dégât ne peut être fait à leur coque, à leurs machines ou à leur équipement. » Pour les pilotes de l'Escadre n° 52, qui se trouvaient dans une poche encerclée aux environs de Brunn, cela signifiait : attendre que les Russes viennent les faire prisonniers, ne pas toucher aux avions. Ces hommes, tant de fois victorieux dans le ciel, étaient atterrés et comme frappés de stupeur.

Ce fut ce matin-là qu'un officier au visage bouleversé pénétra au mess et dit :

— Le kommodore est vivant. Il est revenu parmi nous. Je viens de le voir dans la tente de commandement.

A peine avait-il achevé, Hermann Graf entra en personne. Certains des assistants furent si saisis qu'ils oublièrent d'abord de se lever. Le kommodore Hermann

Graf, était-ce possible? Les plus jeunes pilotes de l'escadre ne l'avaient jamais vu; ils le regardaient comme on regarde une apparition. Mais ce fantôme leur adressait la parole :

— J'ai réussi à revenir auprès de vous. L'ordre de capitulation ne sera exécutoire que cette nuit à 23 h. 01. J'ai décidé que nous ne nous rendrons pas avec nos avions. Aucun de nos adversaires ne doit toucher le manche à balai de nos appareils, dont notre vie a dépendu pendant des années. Je donne l'ordre de détruire tous les avions qui nous restent.

Un peu plus tard, Hermann Graf s'adressa à tout le personnel de l'escadre réuni :

— Le corps de vos officiers a décidé, sur ma proposition, de demeurer auprès de vous. Nous avons partagé en frères d'armes joies, soucis et chagrins. Nous subissons ensemble le sort incertain, qui signifiera soit de périr ensemble, soit de vivre ensemble. Nous allons brûler nos avions pour qu'ils ne tombent pas aux mains de l'adversaire. La guerre est terminée et perdue, mais nous ne nous rendrons pas aux Russes. Nous nous rendrons aux Américains. Nous irons ensemble jusqu'à leurs lignes, en combattant s'il le faut. A partir de cet instant, l'« Escadre Graf » devient le « Sturmregiment Graf ».

Les hommes acclamèrent le kommodore. Les avions portant l'écusson de l'escadre, épée ailée sur fond rouge et or, furent arrosés d'essence et incendiés. Lorsque tous eurent été transformés en torches, le Sturmregiment Graf se forma et se mit en marche en direction de l'Ouest.

La décision de replier aussi rapidement que possible tout le front oriental jusqu'à la ligne du front occidental avait été prise le 7 mai à l'état-major du Corps aérien de l'armée Schoerner. Plusieurs colonnes s'avançaient

vers l'Ouest à travers la Tchécoslovaquie, se heurtant parfois à des blindés russes. Certaines déposaient les armes conformément aux stipulations de l'armistice et, parfois, les Russes les laissaient ensuite continuer leur route. Parfois aussi, les colonnes désarmées étaient ensuite exterminées par des groupes de partisans tchèques en civil. Partout les villes en ruines brûlaient, des masses de gens fuyaient sur les routes, en carrioles, à pied, tous en direction de l'Ouest. Le Sturmregiment Graf se frayait son chemin les armes à la main, se bagarrant ici et là avec des Russes enivrés de leur victoire, souvent plus occupés à se payer sur le pays de leurs terribles années de guerre que décidés à barrer la route à cette troupe résolue qui, de toute manière, serait capturée.

Le Sturmregiment arriva presque au complet et en ordre aux lignes américaines. Hermann Graf déclara au premier officier américain rencontré qu'il venait proposer la reddition de son ancienne escadre « en tant qu'unité indépendante ».

Hermann Graf, ce nom n'était pas inconnu dans l'aviation alliée. Les vainqueurs accoururent pour voir de leurs yeux le chasseur célèbre, l'homme aux deux cent cinq victoires, qu'on avait cru mort. Le kommodore, ses officiers et ses hommes, prisonniers, furent bien traités, et même avec égards.

« Dix jours de détente chez les Américains », tels sont les mots employés par Hermann Graf. Mais, le onzième jour, l'officier qui avait reçu sa reddition, vint le trouver :

— Les stipulations de l'armistice sont impératives. Votre unité se trouvait en zone russe au moment de la capitulation allemande, nous devons vous livrer aux

Russes. *I am sorry*. Nos blindés vont vous escorter jusqu'aux lignes en face.

Pour la dernière fois, le Sturmregiment Graf se reforma en ordre. Son chef le passa en revue, puis prit la tête. L'unité s'ébranla vers l'Est, entre deux rangées de chars américains.

Hermann Graf vit encore. Il est resté quatre ans et demi prisonnier en Russie. Parfois, dans sa baraque, la nuit, il ouvrait la semelle d'un de ses souliers et il en tirait un papier qu'il déplaçait et qu'il relisait à la lueur d'une bougie. Ce papier portait la copie du rapport qu'Hermann Graf avait adressé au dernier commandant en chef de la Luftwaffe, le jour de la capitulation, après qu'il avait traversé l'Allemagne en ruines et en flammes pour rejoindre son unité. Le kommodore avait préservé cette relique de toutes les fouilles, c'était le seul papier personnel qui lui restât, qui prouvât encore au captif, perdu dans l'immense troupeau, qu'il était bien Hermann Graf.

Après ces quatre années et demie passées derrière les barbelés russes, Hermann Graf a été libéré. Il vit chez son frère, où il a transformé deux pièces en une sorte de modeste « musée de l'air » en y rassemblant des souvenirs. D'anciens compagnons d'armes viennent lui rendre visite. De quoi parleraient ces hommes, sinon des années qui furent les plus intenses de leur vie ? Puis les camarades repartent et Hermann Graf demeure seul avec ses souvenirs et avec son rêve, le même que celui de tous ceux qui ont connu l'ivresse de quitter le sol : voler de nouveau un jour.



UN MITRAILLEUR A SON POSTE A BORD D'UN APPAREIL AMÉRICAIN.



LE KOMMODORE
HERMANN GRAF.



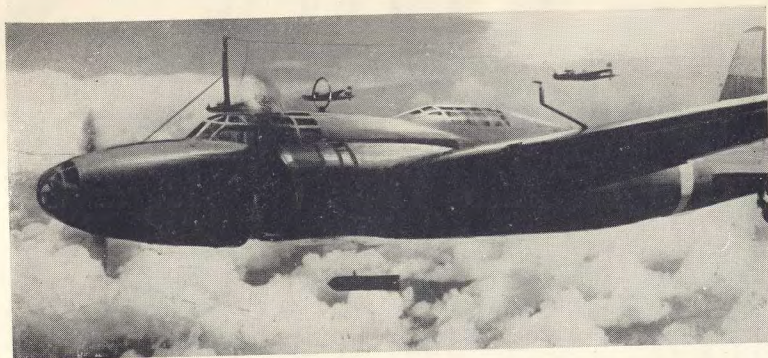
CAPITAINE
JEAN MARIDOR.



LE MAGGIORE
EMANUELE BUSCAGLIA.



CAPITAINE
CLAUDE MARIN LA MESLÉE.



FORMATION JAPONAISE AU-DESSUS DU PACIFIQUE.



MITRAILLEUR JAPONAIS A SON POSTE DE COMBAT.

VII

BONG ET Mc GUIRE

OU : UN MATCH AU FINISH

LE 7 juillet 1942, à 10 heures du matin, le général Kenney, commandant la 4^e Air Force Américaine, se trouvait dans son bureau, à San Francisco, un rapport posé sur sa table. Voici ce que contenait le rapport : un jeune sous-lieutenant pilote du nom de Richard Bong avait trouvé amusant de boucler la boucle autour de l'arche centrale du pont de Golden Gate ; ensuite, il avait parcouru plusieurs rues de la ville et des environs en volant à la hauteur du deuxième étage. A la suite de quoi le chef de la police avait reçu une centaine de lettres de protestation, qu'il avait fait suivre à Washington. Un officier enquêteur avait été désigné. Le dossier était revenu l'avant-veille au général Kenney, avec les copies des lettres de protestation. L'une d'elles émanait d'une habitante d'Oakland, qui disait qu'elle n'avait nullement besoin des aviateurs pour faire vol-tiger son linge étendu à sécher. L'officier enquêteur par-

lait de la sécurité de la population ; il demandait, en conclusion, le conseil de guerre pour le délinquant.

Une secrétaire entr'ouvrit la porte :

— Sir, ce pilote que vous aviez convoqué est là, dans l'antichambre. L'acrobate.

— Faites-le entrer ! dit le général.

Il fixa la porte d'un air furieux. La forte tête allait comprendre instantanément qu'elle trouvait à qui parler. Ce gaillard-là devait avoir besoin d'être maté.

La forte tête pénétra, se présenta au garde-à-vous. Le général dut faire un effort pour ne pas laisser paraître sa stupéfaction. Un chérubin, voilà ce qu'il avait devant les yeux. Un adolescent blond et rose, paraissant à peine dix-huit ans. Une face ronde enfantine, de grands yeux bleus innocents, effrayés. Le général abaissa son regard, le releva ; il s'éclaircit la gorge et se mit à crier :

— Alors, quoi, vous êtes complètement fou ? Je tiens à vous dire que la 4^e Air Force n'est pas une troupe de jockeys irresponsables. Vous voyez cette pile de papiers ? C'est votre dossier. Tout ça rien que pour vous ! Avec le travail que j'ai ! A cause de vous, j'ai sur les bras le gouverneur, le maire, le chef de la Police ! Vous croyez que ça m'amuse ?

Le chérubin ne répondait pas. Son visage rose avait pâli. Le général baissa de nouveau les yeux sur ses papiers, les compulsa en grognant et en haussant les épaules. Lorsqu'il releva les yeux, il lui sembla que le pilote acrobate, toujours au garde-à-vous, était sur le point de se trouver mal.

— Est-ce que vous savez que vous risquez d'être exclu de l'aviation ?

Une voix blanche lui répondit :

— Oui, Sir, on me l'a dit.

— Repos, dit le général.

Il feuilleta encore ses papiers.

— Dites-moi, demanda-t-il soudain, est-ce que vous n'avez pas été sérieusement gêné par les remous, en volant dans les rues à la hauteur du deuxième étage ?

— Un peu gêné, oui, Sir, mais je contrôlais parfaitement l'appareil. La commande des ailerons est parfaite sur le P. 48...

La réponse avait jailli instantanément, la couleur était revenue aux joues du chérubin. Puis il s'était tu de nouveau, reprenant son expression effrayée. Le général referma le dossier.

— Tout cela est grave, reprit-il. Remarquez que si vous n'aviez jamais éprouvé l'envie de faire ce que vous avez fait, je vous tiendrais pour incapable de servir dans la 4^e Air Force. Mais vous ne recommencerez jamais plus ce petit exploit, c'est moi qui vous le dis. Si j'entends de nouveau parler de vous à propos d'une histoire de ce genre, ce sera le conseil de guerre. Et je demanderai votre exclusion.

Le général saisit alors le rapport et commença à le déchirer, jetant les morceaux dans sa corbeille à papier. Du coin de l'œil, il observait le sous-lieutenant. Les yeux bleus semblaient devenir plus foncés, le visage rosissait. Le général tendit une lettre :

— Lundi matin, vous vous rendez à cette adresse. C'est le jour où cette femme fait sa lessive. Vous l'aidez à mettre son linge à sécher. Vous tâcherez de vous rendre réellement utile. Si vous faites tomber une pièce de linge, vous la relaverez vous-même. Je veux que cette femme sache que les aviateurs sont bons à autre chose qu'à embêter les gens. Maintenant, Bong, filez en vitesse

avant que je ne devienne enragé et que je ne change d'avis. C'est tout.

— Oui, Sir.

Une seconde plus tard, le chérubin avait disparu. Le général se mit alors à rire tout seul pendant au moins une minute.

Au mois de septembre 1942, deux cargos en provenance des Etats-Unis et transportant une cinquantaine de chasseurs bombardiers bimoteurs Lightning P. 38 accostèrent à Brisbane (Australie). Les pilotes, venus par air, se trouvaient déjà sur place. Ils commencèrent aussitôt à subir un entraînement intensif en vue de la lutte contre les Japonais. Parmi eux se trouvait le pilote Richard Bong, promu lieutenant.

Richard Bong vit le feu pour la première fois le 27 décembre 1942, alors que son unité était basée à Laloki, en Nouvelle-Guinée. L'engagement, qui opposa douze P. 38 à vingt-cinq bombardiers et chasseurs japonais, eut lieu au-dessus de la base de Dobodura, occupée par les Japonais. Les P. 38 abattirent quinze avions ennemis. Richard Bong, pour sa part, en abattit deux.

Le général Kenney vola de Brisbane à Laloki pour féliciter les pilotes. Il demanda à voir le rapport de Bong. Ce rapport mentionnait uniquement l'heure du décollage, l'heure de l'arrivée au-dessus de Dobodura, l'heure de la chute des deux avions japonais et l'heure de l'atterrissage. Rien d'autre.

— Suivez ce garçon, dit le général Kenney au général Whitehead. Ce sera l'as des as américains de cette guerre, ou je me trompe fort.

Richard Bong continua à voler et à combattre à bord

de son P. 38 au-dessus de la côte nord de la Nouvelle-Guinée, le long de laquelle les troupes américaines progressaient lentement, repoussant les Japonais. Les missions étaient très variées et, le plus souvent, difficiles, en raison du climat et de la nature du pays : une jungle, des montagnes élevées au détour desquelles l'ennemi surgissait inopinément. Les Japonais se montraient combattifs. Les chasseurs américains prenaient l'air en hâte pour se porter au-devant de leurs formations, décollaient avec des bombardiers pour aller attaquer les bases japonaises. Certaines de ces attaques, comme celles qui eurent lieu au-dessus de Rabaul, dans l'archipel des Salomons, étaient livrées à très basse altitude, à la hauteur des navires qui se trouvaient dans les ports et sur les rades. Les aviateurs voyaient les navires prendre feu et couler, les réservoirs d'essence exploser, tandis que la D. C. A. japonaise tirait furieusement et que les rapides Zéro volaient autour d'eux comme des guêpes. Les Zéro étaient extrêmement maniables, mais fragiles ; leurs pilotes faisaient preuve d'une audace indiscutable. Les Américains en abattirent beaucoup, subissant eux-mêmes des pertes moins sévères.

Au début de janvier 1944, le lieutenant Richard Bong avait abattu dix-neuf avions japonais de différents types. Il était l'un des « trois gros » du Pacifique Sud-Ouest, en compagnie du colonel Neel Kearby (dix-neuf victoires) et du lieutenant-colonel Tommy Lynch (seize victoires). Un autre pilote, descendu en parachute puis repêché, au cours d'un des gros bombardements de Rabaul, totalisait onze victoires, huit de moins que Bong. C'était un capitaine à petite moustache noire du nom de Tommy Mc Guire.

En février 1944, alors que Bong venait de rentrer de permission, son unité se trouvant à Nadzab, près de Lae, toujours en Nouvelle-Guinée, son chef de groupe le fit appeler :

— Notre service de renseignements a réussi à décrypter un message ennemi qui annonce qu'un avion japonais arrivera ce soir à 18 heures précises à Wewack, transportant un personnage officiel important. Comme vous pouvez voir sur la carte, Wewack se trouve sur la côte, à 450 milles d'ici. Vous allez décoller immédiatement avec le lieutenant-colonel Tommy Lynch pour tenter d'intercepter cet avion.

450 milles (terrestres) représentent 724 kilomètres. Tommy Lynch et Richard Bong foncèrent à plein régime. Ils arrivèrent à Wewack à 17 h. 58. L'avion de transport japonais venant de se poser, il roulait le long de la piste. Le lieutenant-colonel Tommy Lynch attaqua le premier. Son piqué amorcé, il s'aperçut qu'il avait oublié de disposer son appareil de visée ; son attaque était manquée. « A toi, Bong ! » cria-t-il dans son microphone. Bong piqua, tira une seule rafale. L'avion explosa d'un coup. Personne n'avait eu le temps d'en sortir. Les Japonais, au nombre d'une centaine, qui s'étaient avancés vers la piste vraisemblablement pour accueillir les visiteurs, avaient été jetés à terre par l'explosion ou demeuraient sur place, médusés. Lynch et Bong en profitèrent pour leur lâcher quelques rafales, puis ils filèrent.

A leur retour, le général Kenney les convoqua à son bureau.

— Nous avons entendu un échange fiévreux de messages radio entre Tokio et Wewack aussitôt après votre attaque, leur dit-il. L'avion contenait deux généraux et tout un état-major. Maintenant, faites-moi votre rapport.

Lynch raconta, Bong se contentant d'approuver.

— Si l'avion était au sol à l'instant de son explosion, il ne peut compter pour votre « score », dit le général à Bong.

— Je le sais parfaitement, Sir.

Le général ajouta :

— Mais êtes-vous absolument certain qu'il était au sol ? Il avait peut-être rebondi un peu après l'atterrissage ? S'il était seulement à un pouce au-dessus de la piste, il vous sera compté.

Lynch souriait, Bong écoutait très sérieusement.

— Non, Sir, dit-il sans la moindre expression de désappointement. Il touchait le sol. Il était même complètement arrêté.

Le 22 avril 1944, au cours du dernier bombardement de Hollandia (Nouvelle-Guinée), Richard Bong abattit son vingt-septième avion, battant le record d'Eddie Rickenbacker, as des as américains de la guerre mondiale numéro 1.

— Je ne veux pas que cette belle cruche aille trop souvent à l'eau, dit le général Kenney à son chef d'état-major. Voilà une bonne occasion pour l'envoyer quelque temps aux Etats-Unis.

Il convoqua l'intéressé :

— Bong, j'ai décidé de vous faire nommer major (1). Vous allez partir en permission dans votre Wisconsin et vous ferez admirer vos galons neufs à votre fiancée. Je pense que vous serez aussi acclamé un peu partout comme l'as des as américains de cette guerre, ce que

(1) Commandant.

vous n'avez pas volé. Ensuite, que diriez-vous d'un petit séjour dans une école de tir ? Vous m'aviez vous-même parlé de cette idée.

— Oui, Sir, je suivrais volontiers un cours de tir, dit Bong. Je vous remercie beaucoup, Sir.

Paradoxe assez comique, Richard Bong n'était pas un bon tireur. Il abattait des avions japonais parce qu'il les tirait presque à bout portant. Sa virtuosité acrobatique lui permettait de le faire ; mais, de plus loin, il tirait mal.

— C'est donc entendu, conclut le général. Avez-vous autre chose à me demander ?

— Je voudrais vous dire un mot au sujet de cet avion que j'ai abattu le 12 avril au-dessus de Hollandia, Sir. Il ne m'a pas été compté parce que personne que moi ne l'a vu tomber...

— Oui, eh bien ?

— J'ai marqué sur une photo l'endroit exact où il est tombé dans l'eau, tout près de la côte. C'était un monoplace du type que nous appelons Oscar. J'ai atteint l'aile gauche et le pilote, ainsi que le moteur de l'avion. Mais l'avion n'a pas brûlé. J'ai pensé qu'on pourra peut-être le retrouver, maintenant que Hollandia va être à nous.

— Entendu, Bong. Je m'en occuperai.

Un peu plus tard, le général fit plonger un scaphandrier à l'endroit exact indiqué par Bong. L'avion était là. C'était un Oscar, il portait onze balles dans l'aile gauche, le pilote avait été atteint à la tête et au cou ; deux cylindres du moteur étaient détruits. L'avion ne portait nulle part la moindre trace de feu. Il fut porté au crédit de Bong : vingt-huit victoires.

Richard Bong, son cours de tir terminé, regagna le

Pacifique Sud-Ouest. Le général Kenney le convoqua une nouvelle fois à son Q. G., maintenant installé à Hollandia.

— Eh bien, comment s'est passé votre séjour au pays ? demanda le général.

— Très bien, Sir. Je vous remercie beaucoup de m'avoir permis de suivre ce cours. Je suis effrayé à l'idée de la quantité de munitions que j'ai gaspillées pour abattre vingt-huit avions. Je pense que je serai dorénavant plus économe. J'aimerais, si vous le permettez, me rendre compte de mes progrès en reprenant tout de suite ma place dans une escadrille de chasse.

— Voici ce que vous allez faire, dit le général. Vous allez entreprendre une tournée dans les différentes bases de chasse des environs et vous communiquerez aux pilotes l'enseignement que vous avez reçu. Si vous apprenez à seulement une centaine d'entre eux à abattre un avion japonais d'une seule rafale, vous ferez un meilleur travail qu'en combattant vous-même. Je vous nomme instructeur.

Bong ne paraissait qu'à demi satisfait.

— Je vous autorise cependant à voler avec vos élèves s'ils sont commandés pour une mission, reprit le général. Mais ne recherchez pas le combat pour vous-même. Observez les résultats obtenus par vos élèves, voyez s'ils ont assimilé vos leçons. Ne combattez que si vous êtes attaqué. Nous sommes d'accord ?

— Oui, Sir.

Le lendemain, le général Kenney reçut la visite du capitaine Tommy Mc Guire, le pilote à petite moustache noire qui avait été abattu et repêché lors de la grande attaque sur Rabaul.

— Sir, dit Mc Guire, je viens vous demander de

lever l'interdiction de voler qui m'est imposée par les médecins.

— S'ils vous ont interdit de voler, ils doivent avoir une raison. Il me semble que vous avez plutôt mauvaise mine.

— J'ai eu la malaria, Sir, mais maintenant, je vais beaucoup mieux. Voici pourquoi je voudrais recommencer à voler tout de suite. Quand je suis arrivé sur ce théâtre d'opérations, au printemps de 1943, Richard Bong avait huit victoires et moi zéro, naturellement. J'ai commencé à descendre des Japonais, mais chaque fois que j'en descendais un, ou deux, Bong en faisait autant. Quand il a eu dix-neuf victoires, j'en avait onze. Tousjours huit derrière, et cela a continué. Quand il a été envoyé aux Etats-Unis, il en était à vingt-huit, moi à vingt. Je me suis dit : « Voilà une bonne occasion. Ce serait bien le diable si, pendant son séjour là-bas, je ne rattrapais pas mon retard. » A ce moment-là, je suis tombé malade. Je ne suis sorti de l'hôpital qu'hier, avec interdiction de voler pour dix jours. Je suis toujours à huit derrière et, d'ici dix jours, Dieu sait combien Bong aura descendu de Japonais !

— Ne vous inquiétez pas, dit le général. Je viens de nommer Bong instructeur. Il s'est engagé à ne combattre qu'en cas de légitime défense. Il ne pourra donc pas augmenter son score d'ici un moment. Vous avez tout votre temps. Prenez vos dix jours de repos et tout ira bien.

Or le 10 octobre, le général Kenney adressa au général Arnold, commandant en chef l'aviation américaine, le télégramme suivant : « Au cours du bombardement de ce jour sur Balikpapan, le major Richard Bong accompagnait les chasseurs d'escorte avec mission d'observer

les résultats de l'instruction de tir qu'il a commencée à donner aux jeunes pilotes depuis son retour des Etats-Unis. Il s'est trouvé en état de légitime défense et a dû abattre deux avions japonais. Quoique regrettable, ce fait porte son score officiel à trente avions ennemis abattus en combat aérien. J'ai invité Bong à continuer à se montrer prudent. » Voici ce que répondit le général Arnold : « Félicitations au major Bong pour sa maîtrise dans l'art si important de l'auto-défense. Je suis sûr que votre recommandation produira l'effet désiré. » Les deux télégrammes sont cités textuellement. Ils furent affichés et Mc Guire en eut connaissance. Trois jours plus tard, il recevait l'autorisation de voler. Il prit part à une mission et abattit deux Japonais, portant son score à vingt-deux. Huit derrière Bong.

Le 25 octobre 1944, le général Kenney arriva en avion à Tacoblan, dans l'île de Leyte, aux Philippines, où il venait installer son nouveau Q. G. Le général Mac Arthur était avec lui. Les spécialistes du génie se mirent aussitôt en devoir de reconstruire la base aérienne enlevée aux Japonais. Leur travail était fréquemment interrompu par les attaques aériennes ennemies. Cependant, le 27, le général Kenney put télégraphier au général Whitehead, en Nouvelle-Guinée : « Logement disponible pour trente-quatre P. 38. »

Les avions arrivèrent à midi. Kenney et Mac Arthur interrompirent leur lunch pour aller accueillir les pilotes.

Le dernier qui débarqua de son avion était le major Richard Bong. Kenney l'appela et Mac Arthur lui serra la main.

— Qui vous a dit de venir ici ? lui demanda Kenney.

lever l'interdiction de voler qui m'est imposée par les médecins.

— S'ils vous ont interdit de voler, ils doivent avoir une raison. Il me semble que vous avez plutôt mauvaise mine.

— J'ai eu la malaria, Sir, mais maintenant, je vais beaucoup mieux. Voici pourquoi je voudrais recommencer à voler tout de suite. Quand je suis arrivé sur ce théâtre d'opérations, au printemps de 1943, Richard Bong avait huit victoires et moi zéro, naturellement. J'ai commencé à descendre des Japonais, mais chaque fois que j'en descendais un, ou deux, Bong en faisait autant. Quand il a eu dix-neuf victoires, j'en avait onze. Toujours huit derrière, et cela a continué. Quand il a été envoyé aux Etats-Unis, il en était à vingt-huit, moi à vingt. Je me suis dit : « Voilà une bonne occasion. Ce serait bien le diable si, pendant son séjour là-bas, je ne rattrapé pas mon retard. » A ce moment-là, je suis tombé malade. Je ne suis sorti de l'hôpital qu'hier, avec interdiction de voler pour dix jours. Je suis toujours à huit derrière et, d'ici dix jours, Dieu sait combien Bong aura descendu de Japonais !

— Ne vous inquiétez pas, dit le général. Je viens de nommer Bong instructeur. Il s'est engagé à ne combattre qu'en cas de légitime défense. Il ne pourra donc pas augmenter son score d'ici un moment. Vous avez tout votre temps. Prenez vos dix jours de repos et tout ira bien.

Or le 10 octobre, le général Kenney adressa au général Arnold, commandant en chef l'aviation américaine, le télégramme suivant : « Au cours du bombardement de ce jour sur Balikpapan, le major Richard Bong accompagnait les chasseurs d'escorte avec mission d'observer

les résultats de l'instruction de tir qu'il a commencée à donner aux jeunes pilotes depuis son retour des Etats-Unis. Il s'est trouvé en état de légitime défense et a dû abattre deux avions japonais. Quoique regrettable, ce fait porte son score officiel à trente avions ennemis abattus en combat aérien. J'ai invité Bong à continuer à se montrer prudent. » Voici ce que répondit le général Arnold : « Félicitations au major Bong pour sa maîtrise dans l'art si important de l'auto-défense. Je suis sûr que votre recommandation produira l'effet désiré. » Les deux télégrammes sont cités textuellement. Ils furent affichés et Mc Guire en eut connaissance. Trois jours plus tard, il recevait l'autorisation de voler. Il prit part à une mission et abattit deux Japonais, portant son score à vingt-deux. Huit derrière Bong.

Le 25 octobre 1944, le général Kenney arriva en avion à Tacoblan, dans l'île de Leyte, aux Philippines, où il venait installer son nouveau Q. G. Le général Mac Arthur était avec lui. Les spécialistes du génie se mirent aussitôt en devoir de reconstruire la base aérienne enlevée aux Japonais. Leur travail était fréquemment interrompu par les attaques aériennes ennemies. Cependant, le 27, le général Kenney put télégraphier au général Whitehead, en Nouvelle-Guinée : « Logement disponible pour trente-quatre P. 38. »

Les avions arrivèrent à midi. Kenney et Mac Arthur interrompirent leur lunch pour aller accueillir les pilotes.

Le dernier qui débarqua de son avion était le major Richard Bong. Kenney l'appela et Mac Arthur lui serra la main.

— Qui vous a dit de venir ici ? lui demanda Kenney.

— J'ai la permission du général Wurtshith et du général Whitehead, répondit doucement Bong.

— Vous ont-ils dit que vous pouviez combattre ?

— Non, Sir. Mais puis-je le faire ?

Kenney haussa les épaules tandis que les officiers à l'entour riaient :

— Nous sommes ici dans un tel pétrin que tout homme capable de se servir d'un P. 38 doit être autorisé à combattre. C'est oui.

— Bien, Sir.

A 17 heures, cinq avions japonais furent signalés. Cinq P. 38 décollèrent pour les intercepter, dont celui de Richard Bong. Richard Bong abattit un Japonais. Le lendemain 28, il décolla avec mission de rechercher dans le voisinage les endroits propres à l'installation de nouveaux aérodromes. Au cours de cette mission, il rencontra deux avions japonais, qu'il abattit en deux rafales.

Le 30 octobre, Mc Guire se posait à son tour à Tacoblan avec son unité. Au cours du voyage, ces P. 38 avaient rencontré une patrouille ennemie et abattu six Japonais, dont l'un à porter au compte de Mc Guire.

— Mon score est de vingt-trois, dit-il. A combien en est Bong ?

— A trente-trois, lui fut-il répondu.

Il rectifia le lendemain en abattant deux Japonais de plus. Bong : trente-trois, Mc Guire : vingt-cinq. Huit derrière.

Toute l'aviation américaine du Pacifique Sud-Ouest se passionnait pour ce match extraordinaire. Richard Bong n'y faisait jamais allusion, ne paraissait s'apercevoir de rien ; Mc Guire, le *challenger*, en parlait plus volontiers.

Le fait que les pilotes japonais étaient maintenant

moins expérimentés que ceux de la première période de la guerre permettait aux deux as d'accroître assez rapidement leurs scores respectifs : trente-quatre à vingt-six, trente-six à vingt-huit, trente-huit à trente. Ce jeu ne cessait cependant pas d'être dangereux. Non seulement les P. 38 attaquaient des formations de Zeiss et de bombardiers japonais, mais ils participaient à des attaques à basse altitude contre des convois, contre des troupes et des positions d'artillerie, exposés au feu d'une D. C. A. parfois très nourrie. Les Japonais employaient maintenant des avions-suicide « kamikazés », conduits par des pilotes médiocres mais parfaitement insouciant de la mort. L'aviation et la marine américaines subissaient des pertes...

Le 12 décembre 1944, six avions P. 38 se trouvaient rangés en demi-cercle sur le terrain de Tacoblan. Devant une garde d'honneur composée de douze pilotes ayant chacun au moins douze victoires, se tenait le major Richard Bong, l'air à peu près aussi à son aise que le jour où le général Kenney l'avait convoqué dans son bureau de San Francisco pour le réprimander : il allait recevoir des mains du général Mac Arthur la Médaille d'Honneur du Congrès (*Congressional Medal of Honor*).

Exactement à l'heure prévue, Mac Arthur pénétra sur le terrain, s'avança vers Bong, s'arrêta à quelques pas de lui. Bong salua ; Mac Arthur rendit le salut, vint poser ses deux mains sur les épaules du pilote. Le général Mac Arthur, en ce qui le concernait, se trouvait merveilleusement à son aise dans toutes les circonstances solennelles. Il éleva la voix :

— De toutes les vertus militaires, celle qui soulève la

plus grande admiration est le courage. Le Congrès des Etats-Unis s'est réservé l'honneur de décorer ceux qui, parmi tous, apparaissent comme les braves entre les braves. C'est dans cette haute et noble catégorie, Major Bong, que vous entrez maintenant tandis que j'épingle sur votre poitrine la Médaille d'Honneur. Portez-la comme le symbole de l'invincible courage que vous avez dépensé dans le combat. Mon cher garçon, puisse le Dieu miséricordieux continuer à vous protéger, telle est la prière de votre commandant en chef !

Deux mille spectateurs — aviateurs, officiers et soldats de toutes armes, correspondants de guerre, Philippins — assistaient à la cérémonie. Richard Bong, félicité et pressé de toutes parts, réussit cependant, par une série de mouvements habiles, à se faufiler dans cette foule et à se réfugier chez le colonel commandant son groupe.

— Sir, j'ai oublié de déjeuner ce matin, lui dit-il. Auriez-vous quelque chose pour moi ?

Le surlendemain, à la fin de l'après-midi, le général Kenney apprit que Bong et Mc Guire avaient de nouveau abattu chacun un avion. La nouveauté consistait, cette fois, en ceci que les deux pilotes avaient combattu ensemble, quoique faisant partie de deux escadrilles différentes. Désireux d'obtenir quelques détails, le général prit sa jeep et fila vers la hutte de Mc Guire. Il entra sans frapper et trouva les deux hommes en train de prendre une douche.

— C'est moi qui m'excuse, dit le général. Je m'assieds pendant que vous vous rhabillez. Mais dites-moi un peu ce que vous avez fait ce matin.

Comme d'habitude, ce fut Mc Guire qui raconta :

— Voici, Sir. Les pilotes de l'escadrille de Bong trouvent qu'il leur porte la guigne : dès qu'ils rencontrent des Japonais, Bong en abat un ou deux, les autres s'enfuient et il ne reste rien pour ses camarades. Alors il est venu ce matin me demander s'il ne pourrait pas voler avec mon escadrille. Après avoir un peu hésité, j'ai répondu oui. Je devais partir pour un survol des aérodromes japonais des environs, j'ai offert à Bong de m'accompagner. Nous avons décollé avec chacun un équipier.

« Nous n'avons d'abord rien trouvé et nous allions rentrer lorsque j'ai aperçu un groupe d'Oscar. Je pensais que Bong ne les avait pas vus. J'ai dit en phonie à mon ailier de me suivre, ou plutôt je le lui ai murmuré, pour que Bong n'entende pas. J'ai piqué sur les Japs, d'une rafale j'en ai abattu un. Je me suis alors retourné dans l'intention de foncer sur le second Japonais. Mais ce diable de Bong était déjà sur lui. J'ai vu le Jap exploser et Bong revenir à mon côté en battant des ailes. Résultat, je suis encore à huit victoires derrière lui. A la fin de la guerre, il ne sera pas difficile de me trouver un surnom : « Huit derrière ».

Trois jours plus tard, Mc Guire accepta de nouveau que Bong l'accompagnât au cours d'une partie de chasse du même genre. Chacun d'eux abattit un Japonais : Bong, quarante, Mc Guire, trente-deux. Le général Kenney fit alors appeler Richard Bong :

— Mon cher garçon, lui dit-il, je désire vous garder vivant. Vous avez accompli plus que votre devoir. A partir de maintenant et jusqu'à nouvel ordre, plus de combats. C'est un ordre. Vous allez redevenir instructeur de tir, cette fois aux Etats-Unis. Je vous renverrai là-bas dès que j'aurai une place disponible pour vous à bord

d'un avion de transport. En attendant, vous ferez l'instructeur ici.

Le général parla encore un moment, disant que le premier devoir de tout combattant était de se soumettre à la discipline et que les chefs responsables étaient les meilleurs juges de l'emploi de tous les pilotes.

— Allons, conclut-il en frappant sur l'épaule de Bong, ne vous désolerez pas. Après ce stage aux Etats-Unis, nous examinerons s'il y a lieu de vous faire combattre de nouveau.

— Oui, Sir.

Richard Bong ne pouvait évidemment que se soumettre, et il avait répondu seulement : « Oui, Sir ». Cette acceptation devait cependant lui coûter beaucoup car, bien que peu loquace, bien qu'extrêmement peu à son aise dans les circonstances où il était fêté et honoré, tout permet de penser que, comme tant d'autres champions, il attachait en réalité un grand prix à son palmarès.

L'heure de Mc Guire était arrivée. Le 25 décembre 1944, au cours d'une escorte de bombardiers au-dessus de Mabacacat, il abattit deux Japonais. Le lendemain, son escadrille se portait au-devant d'un raid ennemi contre l'aérodrome de Clark Field. Il abattit ce jour-là quatre Japonais, portant son total à trente-huit. « Huit Derrière » était devenu « Deux Derrière ». Et le score de Richard Bong ne risquait plus maintenant de s'enrichir. Le général Kenney convoqua Mc Guire :

— Vous avez mauvaise mine, mon garçon. Si vous vous surmenez, la malaria va vous retomber dessus. Je vais vous mettre au repos pour quelques jours.

— Sir, vous ne pouvez pas faire ça ! s'exclama le pilote.

Il se reprit :

— Excusez-moi, Sir. Mais songez que je suis seulement à deux victoires derrière Bong !

— Justement. Vous allez vous mettre au repos jusqu'à ce que Bong soit aux Etats-Unis. Lorsque j'aurai appris qu'il est bien arrivé là-bas, qu'il a été fêté *at home* comme l'as des as, alors je vous permettrai de nouveau de voler et de combattre. Ne trouvez-vous pas qu'il est plus sportif d'agir ainsi ? Ne sera-t-il pas plus élégant de prendre la succession de Bong comme as des as que de lui chiper sa place ?

Mc Guire réfléchit quelques secondes.

— Oui, Sir, dit-il. Vous avez raison. Mais quand Richard sera-t-il aux Etats-Unis ?

— Il partira dès que j'aurai une place pour lui.

Richard Bong prit passage à bord d'un avion de transport qui décolla le 29 décembre 1944, à minuit, à destination de San Francisco.

Le 6 janvier, le général Kenney fut informé de son arrivée. Bong avait été accueilli comme il convenait, photographié, filmé, interviewé. Le général invita Mc Guire à dîner et lui fit part de ces nouvelles.

— Bong a bien mérité ce succès, dit Mc Guire.

— Et vous vous êtes conduit sportivement, dit le général. Maintenant, vous voilà suffisamment reposé. Vous pouvez voler et combattre. Mais attention. Ne vous laissez pas fasciner par cette idée de combattre pour le record, ou vous êtes perdu. Si vous tentez de forcer votre chance, elle peut s'enfuir. Je n'ai nullement envie d'avoir un de ces jours à écrire une lettre à vos parents. Soyez calme,

combattez comme si vous n'aviez pas une seule victoire à votre actif.

— Oui, Sir, vous avez raison, dit Mc Guire.

Il ajouta que deux jeunes pilotes tout neufs venaient d'arriver à son escadrille et qu'il avait l'intention de les prendre en main.

— Je les accompagnerai avec le major Rittmayer. Nous exécuterons un petit *sweep* au-dessus des aérodromes japonais. Nous verrons ce que ces jeunes ont dans le ventre. Une mission d'instruction, en quelque sorte.

— C'est parfait, dit le général. Bonne nuit, Mc Guire.

Le lendemain, à 7 h. 45, les quatre pilotes décollèrent. Ils découvrirent un avion japonais isolé au-dessus de l'île de Los Negros, à 700 mètres d'altitude.

— Suivez-moi, dit Mc Guire au jeune pilote qu'il avait pris comme ailier.

Il fonça sur le Japonais, Mais celui-ci vira brusquement, piqua sur la queue de l'avion du major Rittmayer en le mitraillant. Rittmayer cria dans la radio :

— A moi, Mc Guire !

Mc Guire manœuvra. Il prit un virage fantastiquement serré, si serré que son avion se brisa. Les ailes se détachèrent et l'appareil percuta au sol comme un bolide. Le Japonais tira une seconde rafale sur l'avion de Rittmayer, qui prit feu et s'écrasa à son tour. Le Japonais filait déjà à toute vitesse, disparaissant derrière une colline. Les deux pilotes tout neufs n'avaient même pas eu le temps d'intervenir ; le double drame s'était déroulé sous leurs yeux en quelques secondes. Ils ne purent que revenir en rendre compte à l'escadrille atterrée. Le général Kenney dut écrire la lettre aux parents de Mc Guire.

L'ennemi avait été vaincu en Europe, la guerre contre le Japon continuait. Le reflux américain repoussait de plus en plus les Japonais vers leurs îles peu étendues, d'où ils avaient lancé la plus gigantesque offensive de l'Histoire. Les nuées d'avions-suicide tentèrent vainement de retarder l'heure du désastre. On sait que cette heure sonna le 6 août 1945, jour où les hommes blancs, après avoir hésité, se décidèrent à employer pour la première fois la bombe apocalyptique.

Ce jour-là, la 5^e Air Force du général Kenney se trouvait à Okinawa. Dès que la nouvelle de l'explosion de la bombe fut connue, il n'y eut pas d'autre sujet de conversation. On avait soupçonné l'existence de l'engin, sans rien savoir de précis. Maintenant, on savait ; du moins, on savait de quel pouvoir de destruction l'homme s'était rendu capable.

— La tactique et l'art de la guerre vont être bouleversés, disaient certains pilotes. Il suffira de quelques avions volant à très haute altitude pour transporter quelques-unes de ces bombes.

Des discussions s'ouvraient. En tout cas, la reddition du Japon était maintenant imminente, la deuxième guerre mondiale allait certainement prendre fin. Presque tous tombèrent d'accord là-dessus. Une sorte d'atmosphère d'attente commençait à remplacer l'atmosphère des combats.

Vers la fin de l'après-midi, dans tous les baraquements de la 5^e Air Force, brusquement, plus personne ne parla plus de la bombe. Une autre nouvelle venait d'arriver des Etats-Unis. Une nouvelle qui rendait tous les visages sombres et les hommes silencieux :

Richard Bong venait de se tuer à Los Angeles au cours d'un vol d'entraînement à bord d'un nouveau chasseur

à réaction. Richard Bong, que chacun pensait hors du danger, que le général Kenney avait continué à tenir éloigné des combats parce qu'il désirait absolument voir survivre le chérubin blond et rose qu'il avait vu tellement ému dans son bureau de San Francisco. Comme son rival et ami, Mc Guire, Richard Bong avait échappé à toutes les balles japonaises. Comme lui, il avait perdu ses ailes et s'était écrasé sur la terre.

VIII

L'ÉQUIPE DE SWEDE LARSEN

Au mois de mai 1942, un groupe d'une douzaine de pilotes de la Marine américaine se trouvaient sur l'aérodrome de Norfolk, Virginia, occupés à réceptionner des avions torpilleurs d'un nouveau type. Ces avions étaient des T. B. F. Grumman « Avenger », monoplans triplaces mus par un moteur de 1.600 CV, armés de deux mitrailleuses tirant à travers l'hélice, de deux pièces de 50 millimètres sous coupole pivotante et d'un petit canon de 37 placé dans la queue. Ils devaient remplacer peu à peu les T.B.D. Douglas « Devastators » alors en service, qui étaient munis d'un moteur de 850 CV seulement et moins bien armés. Les pilotes chargés de réceptionner les nouveaux appareils avaient été détachés du porte-avions *Hornet*.

Le 30 mai, le lieutenant Harold H. Larsen, dit Swede Larsen, qui commandait ce détachement, fut convoqué dans le bureau de l'amiral Noyes.

— Des ordres viennent d'arriver, lui dit l'amiral. Vous allez désigner immédiatement vos six pilotes les plus

familiarisés avec le Grumman « Avenger ». Ils décolleront demain matin à destination de Midway.

— Bien, Sir, dit Larsen. Je pense que je puis m'inscrire moi-même parmi ces six pilotes ?

— Non. Vous devez rester ici pour continuer à diriger l'entraînement des autres.

Larsen insista :

— Il serait pourtant normal que je sois avec mes hommes s'il doit y avoir combat.

— Je ne vous ai pas dit qu'il y aurait combat. Ces avions doivent prendre l'air à destination de Midway, l'ordre ne porte pas autre chose.

Peut-être l'amiral Noyes possédait-il en réalité quelques lueurs sur ce qui se tramait du côté de Midway (l'*Intelligence Service* américain avait décrypté des messages japonais fournissant tous les détails sur une attaque imminente), peut-être non. En tout cas, n'importe qui pouvait aisément imaginer à l'époque que ce n'était pas en vue d'une partie de pique-nique qu'un ordre convoquait d'urgence, au milieu du Pacifique, sur un atoll-position avancée, les six pilotes les plus familiarisés avec les nouveaux avions torpilleurs.

Tandis qu'il choisissait soigneusement et même scrupuleusement sur ses listes ces six pilotes, ainsi que les membres de leurs équipages, Larsen se disait donc qu'il les désignait à peu près certainement pour des combats prochains au cours desquels ces dix-huit hommes seraient exposés aux risques normaux de leur spécialité en temps de guerre. Il ne se doutait pas qu'il était en train d'écrire, pour tous sauf deux, leur arrêt de mort. Les six T.B.F. Grumman « Avenger », après avoir fait escale à Honolulu, se posèrent à Midway le 3 juin dans la soirée. Le 4 juin à 8 h. 12 du matin, tous les membres

de leurs équipages avaient cessé de vivre, sauf deux, comme on vient de le dire.

J'ai raconté (autant qu'on peut le faire) dans un autre livre la bataille de Midway, action aéronavale violente, étendue sur un grand espace, extrêmement complexe et qui se termina par une victoire américaine, la première de la guerre du Pacifique. Il n'est question ici que de dire quelques mots de l'intervention de l'équipe de Larsen (sans Larsen) au cours de cette bataille.

Le groupe des six T. B. F. venus de Norfolk décolla de Midway à 6 heures du matin pour aller attaquer les navires japonais.

Selon les Instructions Tactiques de la Marine américaine, les groupes d'avions torpilleurs ne doivent pas attaquer seuls. Des bombardiers en piqué et des chasseurs doivent fondre d'abord sur les navires ennemis afin de leur porter la première estocade, de neutraliser leur D. C. A. et d'occuper la chasse ennemie. Les avions torpilleurs attaquent ensuite, escortés de chasseurs. Le règlement tactique est ainsi prévu parce que l'avion torpilleur devient extrêmement vulnérable à l'instant de son attaque. Il doit lancer sa torpille à faible distance s'il veut avoir une chance de toucher le navire objectif, lequel peut manœuvrer dès qu'il aperçoit le sillage de la torpille. L'avion torpilleur peut évoluer pendant son approche jusqu'à distance de lancement, mais, pour lancer, il doit demeurer pendant plusieurs secondes en vol rectiligne bien horizontal. C'est alors qu'il est terriblement vulnérable.

Or les six T. B. F. arrivèrent les premiers sur l'escadre ennemie (vers 8 h. 10), seuls, sans escorte. L'ordre de l'amiral Nimitz était d'atteindre à tout prix les porte-avions. Ceux-ci naviguaient sous la protection d'une nuée

de chasseurs et entourés de croiseurs et de destroyers. Les T. B. F. descendirent à 40 mètres d'altitude et s'avancèrent en vol horizontal rectiligne au milieu du réseau extraordinairement dense de la D. C. A. japonaise. Les Zéro tournaient autour d'eux comme des guêpes et les poursuivaient avec témérité jusque dans le champ de tir des navires japonais. Deux minutes plus tard, cinq des T. B. F. avaient été abattus et leurs équipages avaient péri. Le seul T. B. F. qui put rallier Midway, piloté par l'enseigne de vaisseau Albert K. Earnest, portait à son bord un cadavre, celui du mitrailleur arrière, tué par les balles japonaises.

D'autres avions de la même unité (8^e Groupe d'avions torpilleurs) participèrent aussi à la bataille de Midway. Ceux-ci (quinze T. B. D. Devastators) décollèrent du pont du porte-avions *Hornet* et découvrirent l'ennemi vers 9 h. 20. Eux aussi attaquèrent seuls, sans escorte et avant toute intervention des bombardiers en piqué, exactement comme les six T. B. F. Le résultat prévisible se produisit : cette formation fut entièrement anéantie. Pas un seul T. B. D. ne revint se poser à bord du *Hornet*.

Le seul survivant fut un enseigne de vaisseau nommé George H. Gay, qui se maintint à la surface de la mer cramponné à un coussin de siège flottant, évitant de gonfler son radeau de caoutchouc avant la nuit afin de n'être pas vu des Japonais. Il assista ainsi, le visage au ras de l'eau, à toute la suite de la bataille de Midway, voyant les attaques aériennes se succéder, les avions tomber à la mer et les navires couler.

En bref, le 8^e Groupe d'avions torpilleurs avait perdu soixante aviateurs sur soixante-trois en l'espace d'une heure douze minutes.

La nouvelle parvint quelques jours plus tard à Swede Larsen, qui se trouvait toujours à Norfolk, Virginia.

Le Groupe fut reconstitué à Norfolk et envoyé à la fin de 1942 à bord du porte-avions *Saratoga*, qui faisait partie d'une des deux puissantes *task forces* (en tout : trois porte-avions, un cuirassé, quatorze croiseurs, trente destroyers, dix bâtiments auxiliaires, vingt-deux transports) placées sous les ordres des amiraux Fletcher et Turner pour attaquer Guadalcanal.

Guadalcanal (150 km de long, 50 km de large) est une île montagneuse couverte de jungle qui fait partie de l'archipel des îles Salomon. Les Japonais y avaient débarqué des troupes et des travailleurs au mois de juillet 1942 et ils avaient commencé à aménager en aérodrome la plaine qui s'étend sur la rive nord de l'île. Or, dès le mois d'avril 1942, le commandement américain avait décidé de « faire du Pacifique sud-ouest une zone offensive ». Il s'agissait donc en premier lieu de chasser les Japonais de Guadalcanal. La date de la grande attaque, minutieusement préparée, avait été fixée au 7 août 1942.

Les avions torpilleurs qui décollèrent ce matin-là du pont du porte-avions n'emportaient pas de torpilles, mais des bombes. Ils devaient attaquer les installations japonaises de Guadalcanal et des îlots voisins (Florida, Tulagi, Gavutu, Tananbogo) ainsi que les transports japonais mouillés le long des rives.

La première constatation que firent Swede Larsen et les autres pilotes fut que l'ennemi qu'on leur avait donné l'ordre d'attaquer était complètement invisible. Guadalcanal et les îlots n'apparaissaient au-dessous des avions

que comme des masses impénétrables de végétation tropicale séparées par des bras de mer déserts. Ici et là, au bord d'une plage ou dans une clairière, les aviateurs apercevaient quelques huttes autour desquelles se tenaient des indigènes qui leur adressaient de grands signes, apparemment amicaux.

En descendant à très basse altitude, ils finirent cependant par découvrir des positions et des stocks d'approvisionnement japonais remarquablement dissimulés sous les arbres. Le plus souvent, ils les découvraient lorsque les pièces de D. C. A. se mettaient à tirer. Il leur fallait alors revenir et pour ainsi dire poser leur bombe sur l'objectif. Une seconde plus tard, ils étaient de nouveau au-dessus de la jungle impénétrable. Parfois, un dépôt d'essence explosait, trouant d'une grande lueur cette étendue vert sombre.

Les avions torpilleurs revinrent au porte-avions pour se ravitailler en essence et en projectiles et repartirent au-dessus de la jungle. Les pilotes, déjà moins novices, commençaient à deviner les objectifs dissimulés : une masse de palmes collée contre la rive, c'était un pétrolier camouflé, qu'une bombe faisait exploser.

Les pilotes avaient reçu l'ordre de bombarder avec le maximum de précision, car les contingents de « Marines » débarqués sur l'île et sur les îlots se trouvaient déjà aux prises un peu partout avec les Japonais dans l'étendue de la jungle. Mais ils ne se formaient encore aucune idée de la violence et de la férocité des combats qui se livraient à terre sous le couvert des arbres.

Dans la matinée du lendemain, 8 août, les pilotes du 8^e Groupe d'avions torpilleurs reçurent l'ordre de décoller en même temps que le 3^e Groupe de bombardiers en

piqué (des D. B. D. Douglas « Dauntless ») avec mission d'aller attaquer des cavernes de l'île de Tananbogo.

— Les Japonais ont installé des canons dans ces cavernes, d'où leur artillerie bat la plage, expliqua l'*Intelligence officer*. Les embarcations d'assaut et les chars n'ont pas encore pu les en déloger, car ils se battent comme des démons. Le destroyer *Buchanan* s'est avancé jusqu'à la plage pour tirer de plein fouet contre ces cavernes, sans plus de résultat. Il faut que vous attaquiez en rase-mottes, pour ainsi dire à bout portant. Bien entendu, les Japs ont installé là aussi de la D. C. A.

Les pilotes des avions torpilleurs n'avaient jamais exécuté aucune mission de ce genre, mais leur travail habituel les avait absolument familiarisés avec l'idée de l'attaque à bout portant. En arrivant au-dessus du rivage de Tananbogo, ils virent plusieurs transports et embarcations d'assaut coulés. Le plus difficile fut de distinguer, au flanc de la colline, les ouvertures des cavernes à bombarder. Celles-ci reconnues, les pilotes firent demi-tour, revinrent, « posèrent » leurs bombes en s'élevant aussitôt après pour ne pas aller s'écraser contre la colline. Par chance, aucun d'eux ne fut abattu au cours de cette mission.

Trois attaques d'aviation en rase-mottes et trois attaques de chars furent nécessaires pour réduire les défenseurs des collines de Tananbogo, ou plutôt pour les exterminer. « La ténacité individuelle du soldat japonais était stupéfiante, devait écrire le général Vandegrift, commandant la 1^{re} division de Marines. Chacun d'eux combattait jusqu'à la mort, préférant le suicide à sa reddition. Au cours de l'attaque contre les îles Salomon, trois Japonais seulement se rendirent. »

Le débarquement américain à Guadalcanal avait été

réalisé au prix de pertes relativement modérées, l'opposition aérienne ennemie s'étant montrée assez faible. Le 8 au soir, les porte-avions qui avaient soutenu l'opération se retirèrent avec le cuirassé, les six croiseurs et les seize destroyers qui les escortaient, le commandement américain craignant une attaque de sous-marins japonais. Dans la nuit du 8 au 9, une force de croiseurs et de destroyers japonais arriva à l'improviste dans le bras de mer entre Guadalcanal et l'île de Savo et attaqua les croiseurs de l'amiral Crutchley, laissés là en faction. Quatre croiseurs furent détruits, un croiseur et deux destroyers gravement endommagés. Il était clair que les Japonais avaient décidé de tenir à Guadalcanal. En fait, Guadalcanal allait devenir une sorte de Verdun du Pacifique.

Le 23 août 1942, l'amiral Fletcher, commandant l'escadre américaine qui croisait au sud-est de Guadalcanal, fut informé que trois porte-avions japonais escortés venaient d'être aperçus au sud de Truk (archipel des Mariannes), faisant route au Sud-Est. Il se porta aussitôt à la rencontre de l'ennemi avec ses deux porte-avions (*Saratoga* et *Enterprise*) escortés par un cuirassé, quatre croiseurs et onze destroyers.

Les avions torpilleurs de Larsen prirent l'air à la fin de l'après-midi, cette fois escortés de chasseurs et de bombardiers en piqué, c'est-à-dire dans de bonnes conditions pour attaquer. Malheureusement, une fois arrivés sur la zone indiquée, ils ne virent pas l'ennemi, et ils ne réussirent pas à le découvrir, malgré une assez longue recherche. La nuit venait. Larsen entendit un ordre dans sa radio :

— Ne tentez pas de rallier le porte-avions ce soir. Posez-vous à Guadalcanal sur l'aérodrome de Henderson Field et demeurez-y jusqu'à demain matin.

Comme il a été dit, cet aérodrome (repris aux Japonais), se trouvait sur la rive nord de Guadalcanal, dans la plaine de Lunga. Les Américains lui avaient donné le nom d'un pilote tué au cours de la bataille de Midway. Larsen et son groupe le découvrirent assez aisément, malgré l'obscurité. Peu après qu'ils eurent émis les signaux de reconnaissance, ils virent des lumières s'allumer au sol, indiquant une piste. Les avions se posèrent.

Les pilotes constatèrent alors que l'éclairage de la piste était constitué par de simples chiffons imbibés d'essence et enflammés. De chaque côté de la piste se trouvaient des avions, une douzaine en tout, dont certains paraissaient en piteux état. Le camp était petit et misérable, entouré de cocotiers. La piste ressemblait assez à une mauvaise route hâtivement rechargée. Les arrivants se virent entourés par des hommes au visage maigre, à l'air épuisé. C'étaient les pilotes de l'escadrille de Marines (1) basée à Henderson Field.

— Vous venez seulement passer la nuit? dirent-ils. C'est dommage pour nous, mais tant mieux pour vous. Nous allons tout de même vous offrir à dîner.

Le mess était une baraque de bois assez basse. Le dîner consistait en conserves américaines et en riz et conserves provenant des stocks japonais conquis. La boisson, également japonaise, était un breuvage bizarre contenu dans de petites bouteilles étiquetées : « Cidre champagnisé Hitsubi ».

Le dîner achevé, les Marines conduisirent leurs visi-

(1) Rappelons que le corps des « Marines », autonome, possède sa propre aviation.

teurs au dortoir, autre baraque de planches. Les lits étaient des civières, dont certaines portaient de grandes taches brunes : le sang des camarades.

— La tranchée-abri se trouve juste à côté, ajoutèrent les Marines. C'est très pratique.

Larsen et ses camarades venaient de s'endormir lorsque les premiers obus commencèrent à tomber sur l'aérodrome. Ils gagnèrent la tranchée-abri.

— Vous avez de la chance, leur dit-on, cela ne paraît pas très grave. Ce doit être un sous-marin qui tire. Peut-être sont-ils deux.

Des navires de guerre japonais s'avançaient ainsi presque chaque nuit jusqu'à proximité du rivage pour bombarder l'aérodrome et les autres positions américaines. Cette nuit-là, le bombardement fut en effet peu important et ne dura guère. Au matin, les pilotes torpilleurs quittèrent Henderson Field à destination de leur porte-avions. Ils ne savaient pas qu'ils reviendraient en ce lieu sinistre et qu'ils y vivraient les jours les plus sombres de leur vie.

Le 24, le contact fut établi avec la flotte japonaise. Le 8^e Groupe d'avions torpilleurs décolla à 18 h. 05, en compagnie, cette fois encore, de bombardiers en piqué et de chasseurs. Mais, lorsque Larsen aperçut les premiers navires japonais, il constata également que les bombardiers en piqué et les chasseurs étaient hors de sa vue. Sans doute avaient-ils été attirés par un autre objectif.

Les navires japonais consistaient en dix croiseurs entourés de six destroyers. Les porte-avions devaient être à quelque distance. « Tant pis, pensa Larsen, nous allons

toujours attaquer ceux-ci ». Le soleil était sur le point de s'engloutir sur la mer tropicale, dans une magnifique lueur pourpre. Les navires japonais apparaissaient comme des silhouettes sombres, piquetées de lueurs rouges produites par les départs des coups des pièces de D.C.A.

Les avions torpilleurs étaient maintenant entourés de l'essaim des Zéro qui tiraient sur eux et auxquels répondaient les mitrailleuses des T.B.F. Larsen sentit que des balles atteignaient son avion, mais il continua. Il se vit juste devant un destroyer, se maintint pendant dix bonnes secondes en vol horizontal rectiligne pour bien assurer son lancement et manœuvra le mécanisme libérant la torpille. Deux secondes plus tard, comme il venait de passer au-dessus des navires japonais, il entendit une voix dans sa radio : « Beau travail, Swede ! Tu l'as touché en plein dans le ventre. Il est en train de couler ».

Larsen remit le cap en direction de son porte-avions. Il avait une longue distance à parcourir, et il se trouvait seul dans le ciel qui s'assombrissait, au-dessus de la mer couleur ventre de poisson. Il brancha son laryngophone sur le téléphone intérieur.

— Tout le monde va-t-il bien à bord ? demanda-t-il.

— Okay, Sir, répondit le mitrailleur de la tourelle.

— Okay, Sir, répondit le mitrailleur arrière.

Larsen se sentit un peu soulagé. Il attendit quelques secondes, puis demanda encore :

— Est-ce que l'un de vous voit quelque chose ?

Pas de réponse.

— Où sont donc les autres ? demanda Larsen. Où sont-ils donc ?

— J'ai vu des avions tomber, Sir, dit le mitrailleur de la tourelle.

— Combien ? Des Japs ou des nôtres ?

— Deux ou trois, Sir. Ils ont heurté l'eau en flambant comme des allumettes. Peut-être quatre avions, Sir.

— Mais, des Japs, ou des nôtres ?

— Je ne sais pas, Sir.

Comme d'habitude, on ne serait fixé qu'après le retour au porte-avions. Une fois la torpille lancée, la doctrine était : « Chacun pour soi ».

Un peu plus tard, l'avion de Larsen fut rejoint par deux bombardiers en piqué.

— Comment ça va-t-il ? leur demanda-t-il en phonie.

Il vit dans le crépuscule qu'ils répondaient en battant des ailes. Il comprit qu'ils entendaient, mais ne pouvaient pas répondre en phonie parce que leur émetteur devait être en avarie.

Un peu plus tard encore, le petit groupe fut rejoint par deux appareils du 8^e Groupe d'avions torpilleurs. Larsen leur demanda à eux aussi si « ça allait » ; l'un d'eux répondit « Okay » en phonie, l'autre se contenta de battre des ailes. Son émetteur était en avarie comme celui des bombardiers en piqué.

La nuit était maintenant venue, mais il y avait de la lune. « C'est une chance, pensa Larsen. Nous pourrions retrouver plus facilement le porte-avions. Je vais maintenant l'appeler. »

Il brancha son laryngophone sur la phonie à longue portée. Aucun grésillement ne se fit entendre. Larsen appela son mitrailleur arrière — à bord du T.B.F., le mitrailleur arrière était également chargé de l'émetteur.

— Pourquoi est-ce que notre longue portée ne fonctionne pas ? demanda Larsen.

— Le poste a été démoli par des balles, Sir. Aucun espoir.

Larsen appela alors en phonie le T.B.F. dont la radio fonctionnait :

— Ma longue portée est en panne. Veuillez appeler le porte-avions et lui demander notre cap.

Quelques secondes plus tard, il entendit une voix lui répondre :

— Ici, le sergent Lawrence, Sir. Notre longue portée bafouille. Je n'arrive pas à la faire marcher.

— Il faudrait tâcher d'y arriver, dit Larsen.

— J'essaie, Sir, mais je n'y arrive pas.

— Onze vies, dont la vôtre, dépendent de cette radio, dit Larsen.

— Je le sais, Sir, je le sais ! Je ne fais que penser à ça !

La voix de Lawrence était celle d'un homme épuisé et énervé. Larsen était un colosse blond d'un mètre quatre vingt-dix de qui le système nerveux paraissait à toute épreuve. Mais il était également un homme compréhensif.

— Eh bien, laissez un peu cet émetteur, Lawrence, dit-il. Nous avons une lune magnifique, peut-être trouverons-nous malgré tout le porte-avions. Ne trouvez-vous pas que ce serait magnifique de pouvoir prendre un bain au bord d'une plage, par un temps comme celui-ci et avec un pareil clair de lune ?

Un peu de surprise parut dans la voix du sergent Lawrence.

— Oui, Sir, dit-il, ce serait certainement agréable.

— Vous est-il jamais arrivé de vous baigner ainsi au clair de lune, dans votre Caroline du Sud ? Vous devez avoir là-bas des nuits magnifiques ?

— Des nuits magnifiques, oui, Sir. Oui, j'ai quelquefois pris des bains au clair de lune.

— J'en étais sûr. Racontez-moi un peu ça.

Lawrence commença à raconter, d'abord en hésitant, puis avec abondance, Larsen lui demandant des détails.

Les autres aviateurs entendaient ce dialogue extraordinaire dans la nuit. Ils avaient d'abord commencé par se demander ce que cela voulait dire et si Swede Larsen n'était pas devenu un peu fou. Puis ils comprirent : peu à peu la voix merveilleusement calme de Larsen agissait sur son interlocuteur à travers les ondes ; ils entendaient la voix de Lawrence changer, devenir de plus en plus calme, elle aussi ; enfin, tout à fait calme. Quand Lawrence eut fini de raconter, Larsen demeura silencieux quelques secondes, puis il dit :

— Eh bien, Lawrence, essayez encore un peu de faire marcher cette longue portée.

Moins d'une demi-minute plus tard, la voix de Lawrence se fit entendre :

— Elle marche, Sir ! Elle marche !

Le petit groupe put alors demander son cap au porte-avions, et finalement revenir à bord.

Des autres avions torpilleurs, quelques-uns avaient dû se poser ici et là sur les rives de Guadalcanal et des îlots environnants, mais tous les équipages furent rescapés. Les Japonais avaient perdu plusieurs navires, dont le porte-avions *Ryujo*.

Au début de septembre, leur porte-avions ayant été envoyé aux Etats-Unis pour réparations, le 8^e Groupe d'avions torpilleurs fut basé aux Nouvelles-Hébrides. De cette base, ils participèrent à plusieurs attaques contre les navires japonais qui venaient harceler les lignes de communication américaines avec Guadalcanal et bombarder les positions à terre.

Ces attaques se déroulèrent d'une manière plus conforme aux Instructions Tactiques, c'est-à-dire avec la coopération des bombardiers en piqué et des chasseurs. Le résultat fut qu'aucun appareil du groupe ne fut abattu pendant cette période. Les pilotes et les équipages des avions torpilleurs se sentirent vivement réconfortés ; ils se répétaient chaque jour que cela était agréable de faire du bon travail dans de bonnes conditions. Ce fut à ce moment, à la fin de septembre, que le Groupe fut déplacé une fois de plus et reçut l'ordre de s'installer à Henderson Field.

Il est à peine besoin de dire que la situation ne s'était pas améliorée à Henderson Field. Presque chaque nuit, des navires japonais attaquaient Guadalcanal. Les troupes américains défenseurs de l'île avaient fini par appeler les navires qui participaient à cette attaque quotidienne « l'Express de Tokio ». L'Express de Tokio amenait aussi des troupes et du matériel japonais. De jour, ces navires se dissimulaient aux vues de l'aviation en demeurant le long des rives, sous le couvert de la jungle ; la nuit, ils venaient débarquer leurs cargaisons au cap Espérance, au nord de Guadalcanal ; ils s'avançaient jusqu'aux abords de l'aérodrome, canonnaient, puis repartaient à toute allure.

Pendant la journée, la vie n'était pas plus agréable sur l'aérodrome, que des bombardiers japonais escortés de Zéro attaquaient quotidiennement. Aussitôt l'alerte donnée, les avions torpilleurs, s'ils n'étaient pas alors en mission, devaient prendre l'air le plus vite possible et s'éloigner, laissant aux chasseurs des Marines la tâche de se porter au-devant de l'ennemi et de défendre l'aérodrome.

Les appareils du 8^e Groupe attaquaient, tantôt à la

torpille les navires japonais, et tantôt, avec des bombes, les Japonais débarqués sur Guadalcanal par l'Express de Tokio.

Le 7 octobre, à la tombée de la nuit, après avoir exécuté une de ces missions, le lieutenant John Taurman se trouva en panne d'essence dans le voisinage de l'île de San Cristobal, au sud-est de Guadalcanal. Il posa son avion sur l'eau et les trois hommes de l'équipage — Taurman plus les sergents Bradley et Robak — se hissèrent sans difficulté à bord du canot de sauvetage en caoutchouc, tandis que l'avion coulait.

L'esquif en caoutchouc contenait une provision d'eau et de la nourriture concentrée, il n'y avait donc qu'à attendre calmement les secours. De nombreux équipages naufragés avaient été ainsi découverts et repêchés, parfois après plusieurs jours.

Vers le milieu de la nuit, les trois hommes entendirent un avion passer au-dessus d'eux et, au bruit du moteur, ils crurent bien reconnaître un appareil américain. Ils décidèrent aussitôt de faire partir une fusée. Malheureusement, gênés par l'obscurité, ils s'y prirent mal, de sorte que la fusée partit vers le bas, déchirant le fond du bateau. Le plus grave fut que la provision d'eau et d'aliments disparut dans la mer.

Les bords gonflés du bateau de caoutchouc flottaient encore. Les hommes s'y installèrent à califourchon, embrassant ce radeau de fortune pour s'y maintenir.

— Si les requins arrivent, dit l'un d'eux, nous sommes fichus!

Heureusement, il n'y eut pas de requins. Mais la brise nocturne était glacée. Les hommes se plongeaient fréquemment dans la mer tiède pour se réchauffer. Au jour, ils virent la côte assez lointaine. Mieux valait attendre

des secours que tenter de gagner ce rivage en nageant. D'ailleurs, un peu plus tard, les naufragés constatèrent que le courant les rapprochait de la terre. Leur cœur se remplit d'espoir. Mais hélas, après le milieu de la journée — ils souffraient maintenant cruellement de la chaleur et de la soif — cet espoir sombra : leur esquif ne se rapprochait plus de la terre, au contraire, il s'en éloignait. Au crépuscule, les aviateurs étaient revenus à peu près à l'endroit où ils étaient tombés.

Une nouvelle nuit s'écoula, puis encore la moitié d'une journée. Les trois hommes sentaient leurs forces les abandonner, ils comprenaient que bientôt ils ne pourraient même plus se maintenir sur ce gros boudin de caoutchouc.

— Ecoutez-moi, dit le sergent Bradley, je vais partir à la nage.

— La côte est loin, tu t'épuiseras avant d'y arriver, répondirent ses compagnons. Et si ta Mae West se dégonfle, tu couleras.

— Elle ne se dégonflera pas. Comprenez-moi bien : il est clair que le courant nous fait décrire une ellipse qui tantôt nous rapproche et tantôt nous éloigne de la terre. Il n'y a aucune raison pour que cela cesse jamais. Nous parcourrons l'ellipse jusqu'à la mort et ensuite nos squelettes continueront à tourner en ellipse, comme les astres. Je vais nager vers la côte.

Les autres étaient déjà trop épuisés pour continuer la discussion.

— Ne vous en faites pas, leur dit-il en s'éloignant. Je vais ramener du secours et une caisse de bière glacée.

Bradley commença à nager à travers le courant, et il vit avec plaisir qu'il s'éloignait de l'épave. Mais un peu plus tard, il constata que, tout en s'éloignant de l'épave,

il ne se rapprochait pas de la terre : comme l'épave, il était entraîné par le courant; à quelque distance d'elle, il décrivait l'ellipse, lui aussi.

Cette constatation lui produisit l'effet d'un coup de massue sur le crâne. Il pensa à retourner vers l'épave pour, au moins, ne pas mourir seul, puis il réagit : « Tant pis, je continuerai à nager ».

Il continuait à nager vers la terre et il éprouvait parfois l'impression que la terre se rapprochait; puis elle s'éloignait de nouveau; l'épave était maintenant très loin. Bradley nageait, puis s'arrêtait de nager, épuisé. La nuit vint et la côte disparut à ses yeux. Alors, il s'abandonna et se laissa flotter comme un cadavre...

Au jour, il vivait encore. Et, bonheur inespéré, il vit que la côte était maintenant toute proche. Il se remit à nager faiblement. La côte toute proche devenait plus proche encore, Bradley s'avançait vers elle à une vitesse bien plus grande que sa propre vitesse de misérable nageur épuisé. Il comprit qu'il avait réussi à quitter le courant elliptique et qu'un autre courant l'avait saisi, et le portait vers la terre...

Des indigènes le découvrirent sur une plage, la peau enlevée par le soleil et l'eau salée, couvert de coupures qu'il s'était faites en se traînant sur un récif de corail. Ces hommes primitifs le réconfortèrent et le soignèrent de leur mieux, et ils poussèrent leurs canoës à la mer pour partir à la recherche des autres naufragés. Mais ils ne trouvèrent rien. Le lendemain, Bradley fut ramené à Guadalcanal par un avion américain, puis évacué. Le lieutenant Taurman et le sergent Roback, recherchés pendant plusieurs jours, ne furent jamais retrouvés.

En dépit des efforts américains, les Japonais avaient réussi à débarquer sur Guadalcanal les effectifs d'une division. La vie à Henderson Field était terrible. Lorsqu'ils rentraient de leurs attaques contre les navires ou les positions japonaises, les aviateurs trouvaient l'aérodrome chaque fois plus dévasté.

Ils devaient faire eux-mêmes (faute de personnel) le plein d'essence de leurs avions, c'est-à-dire premièrement aller chercher, dans des camions pris aux Japonais, les fûts d'essence qui se trouvaient sur les plages de débarquement; ensuite décharger ces fûts (chacun pesait 185 kilos) à la main et pomper (à la main) l'essence dans les avions. Il fallait, faute de matériel, traîner les bombes et les torpilles à bras sur des chariots improvisés. Ensuite, rechercher sur les appareils hors d'usage les pièces dont avaient besoin les appareils en service. Une alerte survenant, les avions devaient décoller en trombe. Parfois, ils n'avaient pas le temps de décoller, les hommes pouvaient juste courir jusqu'aux tranchées-abris tandis que les bombes tombaient.

La nuit, pas de sommeil. Pendant les bombardements par l'Express de Tokio (dont la composition, variable, comprenait généralement quelques destroyers et un ou deux croiseurs) les hommes comptaient les détonations des canons, puis ils attendaient les explosions correspondantes. Ces canonnades nocturnes étaient plus épuisantes que les combats. Le cantonnement du 8^e Groupe d'avions torpilleurs était formé de petites tentes basses, plantées sous des cocotiers, sur un sol transformé en marécage par les pluies. La plupart des aviateurs souffraient du paludisme et de la dysenterie.

L'Express de Tokio qui s'avança vers Guadalcanal dans la soirée du 12 octobre comprenait deux cuirassés,

un croiseur et huit destroyers. Le bombardement de Henderson Field cette nuit-là dépassa tout ce que les défenseurs de Guadalcanal, y compris les Marines les plus endurcis, avaient jamais subi ou imaginé.

Le bruit des salves ressemblait au grondement de plusieurs trains dans un tunnel. Vingt secondes s'écoulaient entre ce bruit et celui des explosions. Après le bruit de l'explosion, on entendait le crépitement de la chute des éclats.

Les aviateurs du 8^e Groupe d'avions torpilleurs se tenaient aplatis au fond des trous creusés autour de leurs petites tentes. De temps en temps, une accalmie de quelques minutes se produisait. On entendait alors dans la nuit des cris impressionnants qui étaient des cris de blessés ou peut-être d'hommes devenus à moitié fous.

A l'aube, le bombardement terminé, les habitants de l'aérodrome rampèrent hors de leurs trous. En se regardant les uns les autres, ils se virent des visages quasiment verts sous leur barbe de plusieurs jours. Ce bombardement épouvantable et prolongé n'avait cependant fait que huit morts et dix-huit blessés sur l'aérodrome. Par contre, tous les avions étaient démolis. En cherchant bien, les aviateurs en trouvèrent trois qui « pourraient peut-être voler de nouveau un jour ».

Dans la matinée, Larsen reçut par radio l'ordre de faire évacuer ceux de ses équipages qui ne pouvaient plus voler. Pour l'instant, aucun ne pouvait plus voler. Or, les Marines de Guadalcanal creusaient de nouvelles tranchées et tout laissait prévoir qu'un assaut terrestre japonais était imminent.

— Il n'est pas question que nous nous fassions évacuer maintenant, dit Larsen. Nous pouvons très bien combattre à terre avec les Marines.

A l'exception de deux pilotes et de quelques mécaniciens qui demeurèrent à Henderson Field pour tenter de remettre en état les appareils les moins démolis, les aviateurs du 8^e Groupe torpilleur reçurent des fusils et des grenades et se rendirent au front. Le front consistait en un certain nombre de trous creusés dans la jungle, d'où les Marines s'élançaient chaque jour vers d'autres trous tenus par les Japonais, aussi souvent qu'ils n'étaient pas obligés de se défendre eux-mêmes contre les assauts ennemis.

L'ennemi était presque toujours invisible, on recevait des coups de feu de petits hommes jaunes perchés comme des singes sur les arbres et qui restaient là immobiles des heures, attendant l'occasion propice. La nuit, la jungle retentissait de cris d'animaux, de cris de Japonais surgissant brusquement dans l'obscurité, de sifflets et de coups de fusils et de mitrailleuses. Une écœurante odeur de pourriture était répandue dans l'air.

Le 20 octobre, Larsen fut informé qu'un premier avion était prêt. Il avait été construit avec les ailes d'un appareil, le moteur d'un autre et le fuselage d'un troisième. Quelques pilotes disaient :

— Il ne volera jamais.

Larsen essaya l'appareil, il vola. Le lendemain, deux autres avions étaient prêts. A l'aide de ces trois machines volantes reconstituées de bric et de broc, les aviateurs du 8^e Groupe torpilleur exécutèrent une attaque à la bombe contre une position japonaise et incendièrent un dépôt de munitions. Au cours de cette opération, l'avion de Larsen fut atteint par la D.C.A. et dut se poser sur une plage. L'équipage put regagner à pied Henderson Field à travers la jungle.

Le 25 octobre au matin, l'Express de Tokio revint

débarquer des troupes et du matériel au cap Espérance. Le bombardement de la nuit fut encore plus terrible que celui du 12 octobre. Les chars japonais attaquèrent ensuite. Le front américain fut enfoncé, l'assaut japonais emporta une partie de l'aérodrome.

A l'aube, la bataille était fragmentée en combats de petits groupes d'hommes épuisés. Certains combattants américains se trouvaient dans un état nerveux voisin du désespoir, mais la résistance nerveuse des Japonais n'était pas moins éprouvée. Ils marchaient en trébuchant au-devant des mitrailleuses, tombant sous les rafales.

Au jour, le général Vandegrift raccourcit son front, exhorta ses troupes et, avec un régiment de Marines en tête, déclencha une contre-attaque. Les Japonais ne reculèrent pas d'un pouce. Les deux mille deux cents d'entre eux qui tenaient l'aérodrome furent finalement exterminés sur place. Henderson Field, position-clef de Guadalcanal, était reconquise.

Les aviateurs du 8^e Groupe torpilleur recommencèrent à rechercher parmi les épaves d'avions les morceaux utilisables. Le 7 novembre, trois appareils étaient de nouveau en état de voler. Tous les équipages de Larsen participèrent ce jour-là à une attaque contre des navires japonais et ils atteignirent et coulèrent un croiseur.

Enfin, le 13 novembre 1942, Larsen reçut un message qui était un ordre indiscutable : les survivants du 8^e Groupe d'avions torpilleurs allaient être relevés et remplacés par une autre unité. D'ailleurs, le sort de Guadalcanal n'était maintenant plus en question : les Japonais rembarquèrent leurs troupes et leur matériel et se retirèrent, sous les assauts de l'aviation et de la marine américaines. L'enfer de Guadalcanal prenait fin.

Larsen et son équipe quittèrent l'île le 15 novembre.

Quelques jours plus tard, ils se trouvaient à Honolulu, devant un radio-reporter qui les interviewait. Ils éprouvaient l'impression d'arriver d'un autre monde, ils ne trouvaient pas de mots pour décrire ce monde de jungle, de misère, de mort et de pourriture, pour raconter ce qu'ils avaient vécu et qui leur semblait maintenant un rêve étrange.

— Dites du moins quelques paroles pour vos familles qui sont à l'écoute.

Le reporter leur tendait le micro. L'un après l'autre, ils prononcèrent quelques phrases plutôt maladroitement et banales : oui, cela avait été très dur, les Japs étaient rudement coriaces, mais enfin, on les avait eus ; on était bien content d'aller en permission ; on pensait aux copains qui ne reviendraient pas...

Plusieurs de ces hommes devaient participer à d'autres combats meurtriers au cours de la guerre du Pacifique et quelques-uns y laisser leur vie. Pour tous ceux qui survécurent jusqu'à la fin, le mot le plus impressionnant de la guerre demeura ce nom mélanésien à consonance magique : Guadalcanal.

IVAN KOJEDOUB
ET LE RÉGIMENT NORMANDIE-NIÉMEN

LORSQUE Kojedoub vint nous rendre visite, me dit ce survivant, il n'avait pas encore atteint ce chiffre de soixante-deux victoires homologuées et notre unité ne s'appelait encore que « Normandie », mais peu importe. Non, ne me nommez pas, c'est bien inutile. Je ne veux vous parler aujourd'hui que de « Normandie-Niémen » en tant qu'équipe, en tant que groupe d'hommes exilés et combattant dans un pays sans commune mesure avec le nôtre. Mais d'abord, Ivan Kojedoub...

Je crois que le lecteur trouvera tout intérêt à ce que je me taise ici complètement, à ce que je me cantonne dans un rôle de sténographe ou, si l'on veut, d'enregistreur magnétophone. Je laisse parler celui que j'ai écouté :

Je ne me rappelle plus le chiffre exact des victoires de Kojedoub à cette époque — c'était à l'automne de 1943

— mais ce chiffre était déjà très suffisant pour nous impressionner. Lorsqu'il arriva, en compagnie de son coéquipier Titarenko, plusieurs des nôtres étaient aux prises avec des Messerschmitt 110 dans le voisinage immédiat. Kodejoub et Titarenko foncèrent dans la mêlée et ils abattirent deux avions ennemis juste au-dessus de notre terrain; puis ils se posèrent et vinrent nous serrer la main avec vigueur.

Rien ne paraissait plus naturel à Kodejoub qu'abattre un Messerschmitt 110. Je dois dire que son seul aspect procurait une impression de puissance peu commune et même d'invulnérabilité. Vous savez comment sont les Russes lorsqu'ils se mettent à être robustes.

Kojedoub venait nous faire une démonstration sur son chasseur-bombardier Lavotchkine 7 et il vola aussi devant nous à bord d'un Yak pour nous montrer comment il attaquait les avions allemands à basse altitude. Bien entendu, cela m'intéressait beaucoup, mais la personnalité de Kojedoub lui-même, m'apparaissait aussi comme un sujet passionnant. Aussi fis-je en sorte d'avoir avec lui une longue conversation, en somme de l'interviewer.

L'entretien eut lieu par le truchement de notre officier de liaison, commissaire politique, le lieutenant Kounine, car je ne possédais que très mal le russe, comme la plupart d'entre nous. D'ailleurs, j'avais compris que le lieutenant Kounine désirait assister à l'entretien.

Je demandai donc à Ivan Kojedoub de me raconter sa vie, tout simplement. Cela le fit d'abord beaucoup rire, mais j'insistai et il commença à parler, le lieutenant Kounine traduisant à mesure.

Le récit de son enfance ressemblait à une histoire pour

images d'Epinal russes. Il était né en 1920 dans un village d'Ukraine nommé Obrajevka, j'ai noté ce nom, où les gens parlaient un dialecte, mi-russe, mi-ukrainien, me dit Kojedoub. Son père travaillait dans une usine à quelque distance, la famille était très pauvre...

Le lieutenant Kounine ouvrit à ce moment une parenthèse pour m'expliquer qu'en 1920, le régime soviétique venait à peine d'être instauré et n'avait pas encore eu le temps d'améliorer les conditions de vie de la population.

En hiver, le petit Ivan se rendait avec son père dans une forêt voisine pour ramasser du bois mort. « Il coupait les branches sèches et, moi, je les transportais dans le traîneau. Je voulais toujours m'atteler au traîneau, j'aimais beaucoup cela. » Kojedoub parlait avec une sorte de nostalgie et même avec un touchant sentiment de la nature, de cette forêt sous la neige, de son village, du retour des saisons sur la terre d'Ukraine. Aucun paysan n'aime la terre comme le Russe.

Ivan avait appris à lire tout seul en jouant, en regardant des étiquettes sur des paquets d'épicerie. J'entendais cela sans surprise : il suffisait de considérer son visage, ses yeux, la forme de sa tête, pour comprendre qu'à l'intérieur de cette tête existait un cerveau qui avait toujours dû fonctionner rapidement et efficacement. Ivan était entré à l'école du village à six ans, puis son père l'en avait retiré pour le placer comme aide-berger dans un village voisin. Mais le jeune garçon avait laissé là les moutons et il était revenu chez lui : « Je voulais continuer à aller à l'école ». La curiosité intellectuelle l'emportait sur l'amour de la nature.

Une autre vocation s'était manifestée ensuite et il s'en était fallu d'assez peu, en somme, qu'Ivan Kojedoub ne

devint peintre au lieu d'aviateur : il était doué pour le dessin. Un certain Malychok, qui exposait des tableaux au club culturel du village (le grand effort didactique du régime commençait à se faire sentir), avait remarqué le don du jeune Ivan et il lui donna des leçons. Malheureusement, ce Malychok tomba malade peu après et mourut. « Je ne suis pas devenu peintre, me dit Kojedoub, mais ses leçons m'ont aidé à acquérir une grande mémoire visuelle et l'esprit d'observation. Ces qualités m'ont été utiles quand je suis devenu aviateur. »

Adolescent, Ivan Kojedoub connut des camarades qui fréquentaient un aéro-club. La création de nombreux aéro-clubs faisait aussi partie du grand effort didactique du régime. « J'ai décidé de m'inscrire, moi aussi, à l'aéro-club. C'est à ce moment que j'ai lu le livre de Tchkalov sur sa traversée du Pôle Nord. Cet exploit du grand aviateur soviétique a produit sur moi une vive impression. J'ai rédigé une demande pour entrer à l'école d'aviation et j'ai été admis au mois de janvier 1938. »

Il est certain que les portes de presque toutes les carrières sont ouvertes, en principe, à tous les jeunes Russes ambitieux et avides de s'instruire. Mais les conditions d'études sont difficiles, la sélection est sévère, et ceux qui échouent aux premiers examens retombent dans la masse, d'où ils ont alors peu de chance de jamais émerger.

Heureusement pour lui, Ivan Kojedoub possédait une intelligence, une mémoire et une volonté peu communes. En outre, je vous l'ai dit, une puissance physique à toute épreuve. Aussi franchit-il sans la moindre difficulté le premier stade de son instruction d'aviateur.

Au début de 1940, il fut admis dans un groupe d'ins-

truction d'aviation de chasse. Là encore il brilla, si bien qu'à la fin du cours on le nomma... instructeur. « J'ai eu onze élèves, cela me paraissait extraordinaire. Quelques mois plus tôt j'étais un élève comme eux, et maintenant on me confiait des hommes à qui je devais apprendre à voler sur un avion de chasse. Il fallait s'efforcer de comprendre le caractère de chacun d'eux, sa mentalité, sa capacité. Cela m'intéressait beaucoup. » Comme vous voyez, Kojedoub possédait aussi des dons de pédagogue. « En donnant mes leçons, je continuais à m'instruire moi-même et je me préparais très sérieusement à chaque leçon. Je voulais faire tout à la perfection, afin de ne pas perdre mon autorité. Et, en effet, tous mes mouvements étaient précis comme ceux d'un automate. »

Vous savez que l'Allemagne attaqua l'U. R. S. S. le 22 juin 1941. Ivan Kojedoub demeura cependant instructeur. Ce ne fut qu'en novembre 1942 qu'il fut versé dans un régiment d'aviation de chasse, où on lui remit un Lavotchkine — un LA 5 — et où on lui apprit le vol en formation tactique, dont il ignorait encore tout. L'instruction des pilotes russes était extrêmement longue. Tout se passe lentement en Russie. Un échantillon humain comme Kojedoub devait assimiler très vite n'importe quelle instruction, mais tous ses camarades ne lui ressemblaient pas.

— Finalement, quand avez-vous été engagé contre l'ennemi ? lui demandai-je.

— Au mois de mars de cette année.

— Racontez-moi votre premier combat.

— Eh bien, voici. J'étais en patrouille, tout seul, et soudain j'ai vu au-dessous de moi des avions qui jetaient

des bombes sur notre aérodrome. C'étaient des Messerschmitt 109 (1). Mon cœur battait...

— J'ai peine à croire que votre cœur battait, dis-je.

— Si, car ils étaient six et moi, je me trouvais seul. Et je m'étais juré d'abattre un ennemi dès mon premier combat. « Il faut que j'en attaque au moins deux », ai-je pensé. Mais à ce moment, je me suis rappelé la règle que l'on nous répétait si souvent : « Avant d'attaquer, regarde derrière toi ». J'ai tourné la tête une fraction de seconde et j'ai vu un Messerschmitt qui arrivait sur la queue de mon avion. Je reçus aussitôt ses balles dans mon aile gauche. Puis quatre autres Messerschmitt m'attaquèrent, m'atteignant aux ailes et au fuselage. Mon avion troué tenait à peine dans l'air. Et moi, non seulement je n'avais pas abattu un seul avion ennemi, mais je n'avais même pas eu le temps d'attaquer ! Je pouvais sauter en parachute, mais je désirais à tout prix atterrir et sauver mon avion. Je me sentais maintenant parfaitement tranquille. J'ai réussi à me poser et immédiatement je suis sorti de l'avion. Le commandant et mes camarades accouraient vers moi. Le commandant du régiment était Soldatenko. Il m'a dit : « Ne t'en fais pas. C'était ton baptême du feu. Ne crois pas que c'est si facile d'abattre un avion. Nous allons étudier ton vol et ton atterrissage. Tu pourras en tirer une leçon. » Vous voyez que ce n'était pas très brillant.

— Vous vous êtes bien rattrapé depuis, dis-je. D'après tout ce que j'ai pu savoir de vos victoires, vous donnez l'impression d'atteindre vos adversaires exactement à l'instant que vous avez choisi...

— Il faut surtout ne pas perdre la tête ni s'emballer,

(1) Les Messerschmitt 109 furent employés comme bombardiers en demi-piqué sur le front russe.

dit Kojedoub. Il faut agir très vite et en même temps calculer chaque mouvement. Mais l'enthousiasme est indispensable aussi.

— L'enthousiasme ?

— Oui. C'est lui qui excite l'esprit d'à-propos et l'ingéniosité. Et il empêche de sentir la dépense nerveuse...

— Je crois que de ce côté, vous n'avez rien à craindre.

— Il est vrai que je suis très fort physiquement, dit Kojedoub, mais, comme les autres, une fois revenu au sol, j'éprouve le sentiment de l'énergie nerveuse dépensée. Vous savez comme moi qu'on se dépense davantage en un quart d'heure de combat aérien qu'en une semaine à terre. C'est pourquoi il est nécessaire de toujours partir au combat en parfaite condition physique. »

Kojedoub me parla encore des soirées dans les formations aériennes soviétiques : « Nous discutons toutes sortes de questions techniques : le vol de groupe, la tactique des attaques, les risques qu'il faut prendre et ceux qu'il faut éviter. Nous travaillons tous les soirs ensemble à l'amélioration de notre tactique. »

En réalité, nous savions que les aviateurs russes passaient aussi quelques joyeuses soirées. Mais il est certain que presque tous s'intéressaient pour ainsi dire fanatiquement à leur métier de chasseurs et ils avaient, comme tous les Russes soviétiques, le goût de ces discussions didactiques. Kojedoub était, à n'en pas douter, une sorte de stakhanoviste de l'aviation de chasse. Il me raconta encore quelques autres combats aériens, répétant toujours que l'essentiel était « de calculer chaque mouvement et en même temps d'avoir de l'audace ». Evidemment. La difficulté consiste à mettre ce principe en action.

La suite des exploits d'Ivan Kojedoub a été rapportée

dans plusieurs publications russes. En novembre 1943, il fut envoyé au repos, puis de nouveau au front, dans la région de Kirovgrad. Le 4 février 1944, il fut nommé Héros de l'Union Soviétique et, quelques jours plus tard, il reçut l'Etoile d'or. En mai 1944, il en était à sa quarante-cinquième victoire homologuée.

Il fut ensuite nommé commandant du front aérien de Bielo-Russie, tout en gardant personnellement le commandement d'un groupe. Ses qualités de chef ne paraissent pas avoir été inférieures à ses qualités de combattant. En vérité, tout devait être facile à cette force de la nature qui était en même temps une machine humaine supérieurement organisée. Il prit part aux batailles aériennes au-dessus de l'Allemagne, jusque dans le ciel de Berlin. A la fin de la guerre, ayant atteint son record de soixante-deux victoires homologuées, il fut nommé pour la troisième fois Héros de l'Union Soviétique.

« Quelques jours plus tard, a écrit Ivan Kojedoub, je suis parti vers mon village natal, Obrajevka. On m'attend. Tout le village est là. On me demande de dire quelques mots. Je suis terriblement ému. Je parle de notre patrie, de l'amour que nous lui portons, de mes camarades, je raconte quelques combats.

« Je visite les tombes de mes parents. Mon père, qui était si fier de mes dessins d'enfant, de mes premiers succès d'aviateur. Comme il serait heureux de me voir maintenant ! Je reste quelques jours au village, puis on me fait des adieux solennels. Et je repars vers Moscou. Six ans se sont écoulés depuis le jour où j'ai volé pour la première fois et maintenant ma vie est vouée à l'aviation. Je veux continuer à me perfectionner, à

acquérir de nouvelles connaissances. Une longue vie s'ouvre devant moi. »

Encore une belle image d'Epinal russe, comme vous voyez. Mais qui ne recouvre pas une fiction. En lisant ces lignes, je revoyais le corps puissant et le visage formidablement équilibré de l'aviateur invulnérable. Je voyais Ivan Kojedoub revenir dans son village d'Ukraine et j'imaginai la petite foule des villageois, d'abord intimidés devant le héros, objet des plus grands honneurs officiels, puis retrouvant sous le glorieux uniforme Ivan, l'enfant du pays, qui parlait leur dialecte, qui avait été sur les bancs de l'école et qui avait joué avec tant d'entre eux. Ce devait être une cérémonie touchante, et les adieux durent l'être encore davantage. Je ne sais pas où se trouve maintenant Ivan Kojedoub, ni ce qu'il fait exactement. Il y a certes, une nuance officielle, un soupçon de propagande dans ces dernières lignes : « Je veux continuer à me perfectionner, à acquérir de nouvelles connaissances ». Mais il est certain qu'en les écrivant, Ivan Kojedoub ne mentait pas. Je n'imagine pas qu'il puisse un jour cesser d'avoir envie d'aller de l'avant.

— Que voulez-vous que je vous dise maintenant de Normandie-Niemen ? A la vérité, tout se trouve dans le journal de marche du régiment — après avoir été un groupe, nous sommes devenus un régiment, comme les unités d'aviation soviétique — et Roger Sauvage, l'un des as de l'équipe, a raconté de nombreux épisodes d'une manière très vivante dans son livre *Un du Normandie-Niemen* (1). Il est vrai qu'il n'est arrivé au régi-

(1) André Martel, éditeur.

ment qu'en janvier 1944, après nos deux premières campagnes de Russie, et le journal de marche (1) est aujourd'hui épuisé et introuvable.

D'ailleurs, lorsque je dis que tout s'y trouve, cela n'est pas absolument exact. Le journal contient l'énumération quotidienne des sorties, des combats, des victoires et des pertes, et les détails n'y manquent pas, même sur la vie intérieure du groupe. Mais je comprends maintenant, à distance, que ses pages ne rendent compte qu'en partie de la réalité épuisante que fut pour nous cette longue aventure.

Quatre mille trois cent cinquante-quatre heures de vol de guerre, huit cent soixante-neuf combats, deux cent soixante-treize avions ennemis abattus, quarante-six tués ou disparus, tels sont les chiffres. Ce qui ne peut pas se traduire en chiffres, c'est le sentiment de l'exil, le froid, la poussière et la chaleur, le misérable inconfort que nous retrouvions presque partout après nos combats.

Au retour de leurs missions, les aviateurs qui combattaient avec la R. A. F. — au moins ceux qui se trouvaient en Grande-Bretagne — pouvaient se détendre dans des locaux bien chauffés et bien éclairés, dormir dans des lits propres. Nous, nous nous sommes battus contre les punaises. Elles nous assaillaient parfois si furieusement que nous préférons dormir dehors, sur le sol, dans des sacs de couchage. Rien à faire à cela, les Russes étaient logés à la même enseigne. Comprenez que la plupart du temps, nous arrivions sur des aérodromes que les troupes russes venaient de conquérir, que nous avions nous-mêmes attaqués auparavant pendant des semaines. Les troupes progressant, nous quittions la base qui venait à

(1) *Histoire de l'escadrille Normandie-Nièmen, journal de marche.*
Éditeur : Office français d'éditions.

peine d'être améliorée pour nous poser sur une autre. Mais je pourrais tenter d'ordonner un peu mieux ce que je vous raconte, car je me rappelle assez précisément quelques heures et quelques dates.

Par exemple, je me rappelle que nous sommes arrivés sur l'aérodrome d'Ivanovno, près de Moscou, le 2 décembre 1942. Nous arrivions de Syrie, quelques-uns d'entre nous d'Angleterre, via Lagos, Nigeria. Le froid russe nous accueillit : — 35°. Et nous vîmes les mécaniciens russes qui travaillaient les mains nues. La terre gelait à deux mètres de profondeur. Nous nous équipâmes de bonnets de fourrure et de bottes de feutre. Le commandant Tulasne nous dit :

— Je vous donne deux mois d'entraînement. Nous volerons sur des Yak.

Cet entraînement commença à bord de Yak 7, qui sont des biplans. Nous reçûmes ensuite des monoplans Yak 1, 3 et 9. La première fois qu'on nous en présenta, nous crûmes voir des jouets : ils sont en bois, de construction très légère. Mais nous devions apprécier très vite leur maniabilité : le Yak décolle en 250 mètres, grimpe mieux qu'un Focke-Wulf et se pilote aussi aisément que le Dewoitine 520.

Le jour où un général russe vint assister à la fin de notre entraînement sur Yak 1 — c'était au début de mars 1943 — plusieurs d'entre nous décrivirent un cercle complet en dix-huit secondes. Le tour en vingt-cinq secondes était considéré par les Russes comme une bonne performance. C'est vous dire que nous nous étions sévèrement entraînés.

Nous primes l'air pour nos premières missions sur le front à la fin de ce mois de mars. Il s'agissait surtout d'escorte de bombardiers. La principale difficulté venait

de l'état de notre terrain, qui ressemblait par endroits à un lac de boue et de neige fondue. En Russie, le dégel n'est pas moins redoutable que le froid.

Je pense qu'aucun d'entre nous n'a oublié la date de la première victoire du groupe : 5 avril 1943. Ce jour-là, le lieutenant Preziosi abattit un Fock-Wulf. Un mois plus tard, nous en étions à sept victoires, mais aussi à quatre tués.

Le groupe s'était transporté sur un autre terrain, à Kationki. La chaleur et la poussière avaient succédé à la boue. Les pilotes couchaient dans un village à 4 kilomètres de la base, sauf le commandant Tulasne, qui dormait dans un abri couvert de rondins situé sur le terrain, à 20 mètres de son avion.

Tulasne était un chef remarquable : intelligent, ferme, bienveillant. Issu d'une famille d'officiers, il était passé par Saint-Cyr. Il avait commandé un groupe de chasse en Tunisie, puis en Syrie, d'où il s'était évadé. Le 17 juillet 1943, il comptait à son actif deux Focke-Wulf abattus sur le front russe. Il avait été décoré de l'ordre soviétique de la « Guerre pour la Patrie ». Ce jour-là, 17 juillet, il décolla à la tête d'une patrouille de neuf Yak pour escorter des chasseurs-bombardiers russes. L'expédition rencontra au-dessus des lignes une trentaine de Focke-Wulf et Tulasne disparut au cours du combat qui s'ensuivit. Nous le vîmes pour la dernière fois prenant de l'altitude, puis son avion se perdit dans la mêlée tourbillonnante. Nous n'avons plus jamais eu aucune nouvelle de lui, son corps n'a pas été retrouvé.

Le commandant Pouyade prit le commandement du groupe. Preziosi, l'inaugurateur de notre palmarès, disparut quelques jours plus tard dans les mêmes conditions que Tulasne.

Nous changions fréquemment de terrain, nous étions des oiseaux migrateurs sur l'immense plaine russe. A chaque retour de mission, nous nous demandions : « Qui manquera à l'appel ? ».

Parfois, trop rarement, un manquant d'un soir réparait le lendemain ou quelques jours plus tard. Il nous racontait comment il avait sauté en parachute ou comment il avait atterri en catastrophe en pleine bataille, son avion endommagé. Ces récits commencèrent à nous donner une idée de la terrible violence des combats sur le front russe : les troupes pénétraient dans des villages où les cadavres s'entassaient au milieu des véhicules éventrés et calcinés, dans une fétidité atroce.

En ce qui nous concerne, vers le milieu de septembre, nous avions abattu une cinquantaine d'avions ennemis, mais l'effectif de notre unité était réduit à dix-huit pilotes, dont cinq seulement du premier contingent. Ce fut alors que commença la fameuse offensive contre Smolensk à laquelle nous participâmes pour couvrir l'avance des Russes.

Smolensk tomba le 25 septembre. Les Russes se livrèrent à de grandes réjouissances, tandis que nous nous défendions héroïquement contre les punaises. Au milieu d'octobre, la division téléphona au groupe pour dire qu'on ne nous demanderait plus de missions jusqu'à nouvel ordre parce que nous étions trop peu nombreux et trop fatigués. Nous prîmes nos quartiers d'hiver à Toula, à 275 kilomètres de Moscou.

A Toula, nous logions dans le bâtiment neuf de l'aérodrome : plus de punaises, quel bonheur ! Nous étions invités à des bals dans le local de l'Armée Rouge, nous dansions avec de charmantes et jeunes citadines russes qui nous changeaient agréablement des colossales pay-

sannes aux jambes et aux bras énormes. Nous passâmes la Noël à Moscou, nous assistâmes à des représentations au Bolchoï Theatre, gigantesque opéra surchargé de dorures et de statues.

Si j'ai pris le métro à Moscou ? Naturellement. Ses stations sont vastes, revêtues de mosaïque polychrome. Lorsque une rame y pénètre, on voit jaillir des wagons un flot absolument effrayant de Moscovites en houppelandes fumantes d'humidité et la foule pressée sur le quai se jette à l'assaut. Notre métro parisien ne saurait donner une idée de ce spectacle, même aux pires heures d'affluence. En Russie, rien n'est à notre échelle.

Nous restâmes à Toula, où des pilotes nouvellement arrivés s'entraînaient à voler sur les Yak, jusqu'au milieu de mai. Le groupe fut alors transformé en régiment et dirigé sur Doubrouka, à 25 kilomètres du front. Là, nous retrouvâmes l'inconfort... et les punaises.

Le 25 mai 1944 au matin, ceux que les insectes n'empêchaient pas de dormir furent éveillés par un grondement qui ébranlait les isbas : la nouvelle offensive russe commençait.

L'Armée Rouge avança de 200 kilomètres en cinq jours, par une chaleur sénégalaise. Nous protégeons son avance en combattant au-dessus d'elle. Vers le milieu de juillet, comme nous changions de terrain une nouvelle fois, nous perdîmes l'un des meilleurs d'entre nous, voici comment :

Ceux qui avaient déjà rallié le nouveau terrain — c'était à Mikoutani, au sud de Vilno, en Lithuanie — attendaient les autres. Nous vîmes arriver l'avion du capitaine de Seynes, et nous eûmes tout de suite le pressentiment d'un drame : l'avion fumait, de petites flammes courtes en jaillissaient.

Nous pensâmes : « Aura-t-il le temps de se poser ? »

Nous vîmes le Yak raser le terrain en se balançant, remonter, revenir, remonter encore en chandelle, cela par trois fois. Seynes devait être terriblement intoxiqué par les vapeurs d'essence, sinon aveuglé. Le commandant Pouyade s'était précipité vers la radio et lui criait : « Seynes, sautez ! ». Seynes était remonté jusqu'à plus de cinq cents mètres, il se trouvait à l'altitude suffisante pour sauter. Mais non, il tenta encore d'atterrir. Cette fois, l'avion piqua et s'écrasa.

A l'intérieur de l'épave, on trouva non pas un, mais deux cadavres : celui de Maurice de Seynes, à sa place de pilote, et, dans le coffre, celui de son mécanicien russe, Biezoloub.

Le coffre du Yak permettait d'emmener un passager — sans parachute. Pour ce déplacement d'un terrain à l'autre, Seynes avait pris avec lui son fidèle mécano, qui lui témoignait un attachement de caniche. Une fuite d'essence avait mis le feu à l'avion. Et Seynes avait refusé de sauter pour ne pas abandonner à la mort le malheureux Biezoloub qui, lui, ne pouvait pas sauter. Plusieurs d'entre nous pleuraient.

A Mikoutani, nous étions logés dans une ferme. Nous couchions dehors, toujours à cause des punaises, mais nous étions transportés de voir des maisons de briques, des arbres, des prairies vallonnées. Enfin, enfin, nous avions quitté l'infinie plaine russe à isbas, nous retrouvions un paysage européen ! La ville possédait même une librairie. Nous prîmes là quelques jours de repos pendant lesquels nous chassâmes le canard. Nous nous livrions au troc avec les habitants, car le rouble n'avait pas encore de valeur officielle dans la région. Contre une chemise, nous obtenions huit poulets...

Et la guerre continua. Après une fin d'été relativement

calme — nous exécutions toujours des escortes de bombardiers et des attaques de troupes allemandes au sol, mais l'activité aérienne ennemie paraissait ralentie — nous fûmes jetés dans la fournaise de l'offensive contre la Prusse orientale.

Ce fut peut-être notre période la plus terrible. Je crois qu'il faut citer ici quelques-uns des chiffres qui se trouvent dans le journal de marche. 16 octobre : 100 sorties, 29 avions ennemis abattus ; 17 octobre : 109 sorties, 12 avions abattus ; 18 octobre : 88 sorties, 12 avions abattus ; 20 octobre : 71 sorties, 11 avions abattus ; 22 octobre : 56 sorties, 14 avions abattus ; 23 octobre : 56 sorties, 9 avions abattus. Notre activité et nos victoires se poursuivirent à ce rythme jusqu'à la fin du mois. Pendant cette période, nous ne perdions que deux des nôtres. Deux de trop, certes, et vous comprenez bien que chaque nouvelle perte nous affectait autant que les précédentes. Mais eu égard au nombre et à la violence des combats, deux morts, c'était peu.

Puis le mauvais temps revint une fois de plus, et nous volâmes moins souvent. A la fin de novembre, le lieutenant Roland de la Poype fut nommé Héros de l'Union Soviétique. D'autres pilotes devaient aussi recevoir ce titre par la suite. Ce fut aussi à cette époque que Staline décerna au régiment le nom de Normandie-Niémen, en récompense de ses faits d'armes.

Au début de décembre, nous retournâmes à Moscou — deux jours de chemin de fer ! — où nous fûmes présentés au général de Gaulle et où nous reçûmes des décorations. Les survivants de l'équipe des anciens furent renvoyés en France, le commandant Delfino remplaça le commandant Pouyade à la tête du régiment.

Quelques images me reviennent encore. Je me rap-

pelle, par exemple, une visite à un étrange village, du côté de Vilno, en Lithuanie. Les gens qui vivaient là étaient du type mongol le plus pur. Nous apprîmes qu'il s'agissait d'un îlot de population demeuré sur place, sans rien perdre de son caractère, depuis une invasion du xv^e siècle ! Et ces Mongols étaient mahométans. Il y avait dans le village une mosquée et un muezzin qui criait les invocations à Allah du haut du minaret. Les villageois parlaient tous le polonais ou le russe, mais certains d'entre eux lisaient le Coran en arabe.

Et je revois encore, près de Kaunas, cette colonne de chameaux traînant des télègues. Des chameaux ! Oui, en vérité, rien ne doit surprendre en Russie.

Maintenant, avec le départ des anciens, une page de l'histoire du Normandie-Niémen était tournée, mais la guerre n'était pas finie pour le régiment. Il allait participer à la campagne de 1945 en Allemagne. L'offensive — une de plus ! — commença en plein hiver, le 13 janvier 1945.

A l'ouest, les troupes alliées avaient atteint les frontières du Reich, la victoire certaine était au bout du chemin. Et pourtant, certains jours, les aviateurs du Normandie-Niémen éprouvaient l'impression que cette guerre ne finirait jamais. D'un terrain couvert de neige à un autre terrain couvert de neige, les oiseaux migrateurs poursuivaient leurs combats. Ils étaient maintenant aux prises avec les as allemands du groupe Mölders, dont les capots portaient un as de pique : rien que des combattants chevronnés qui défendaient fanatiquement leur patrie saisie à la gorge.

Une fois de plus, le régiment Normandie-Niémen fut réduit à vingt-cinq pilotes. Ceux qui sautaient en parachute atterrissaient sur des champs de bataille littéra-

lement couverts de cadavres allemands et russes; ils devaient marcher sur les morts. L'un d'eux, tomba dans la mer à Frisches Haff, à 800 mètres du rivage. Il put atteindre à la nage une espèce d'épave, deux planches auxquelles il se cramponna. De onze heures du matin à minuit, les Russes et les Allemands qui se battaient sur le rivage tirèrent sur lui, tantôt les uns, tantôt les autres, au fusil, à la mitrailleuse, et même à coups de canon ! Il plongeait dans la mer pour éviter les projectiles. Pendant la nuit, nageant tant bien que mal — il était blessé à la jambe droite — toujours cramponné à son épave, il réussit à atteindre la côte : il arriva entre les deux lignes, sur le *no man's land*, en pleine attaque. Il perdit connaissance comme la vague d'assaut russe arrivait. Enfin il fut recueilli — par les Russes — ramené à la vie dans un abri et évacué sous le feu. De l'hôpital où on l'avait transporté, il écrivit au commandant Delfino une lettre qui se terminait ainsi : « Apportez-moi des chaussures, des chaussettes, un pantalon, un battle-dress, je n'ai plus rien. Comme il fait bon vivre, je vous assure ! »

Le spectacle le plus hallucinant de la guerre fut offert aux pilotes du Normandie-Niémen le 8 avril 1945, jour où ils participèrent à la protection du bombardement de Königsberg. La ville survolée par des centaines de bombardiers escortés de chasseurs n'était qu'un seul brasier. Les « katchioukas », projectiles incendiaires à réaction, tombaient sur les rares îlots épargnés par l'aviation.

Königsberg capitula après trois jours de combats infernaux. Le lendemain, l'artillerie allemande en retraite bombardait le terrain où se trouvaient les avions du Normandie-Niémen. Les pilotes et les méca-

niciens durent se réfugier dans les tranchées où, quelques jours plus tôt, se réfugiaient les Allemands. Le jour suivant, ils reprenaient l'air.

Entre leurs vols au-dessus des troupes ennemies harcelées, pilonnées, réduites en pièces, les pilotes visitaient les villes allemandes conquises ou plutôt leurs ruines, peuplées de vieillards, de femmes et d'enfants terrifiés : aux bombardements avait succédé l'irruption des troupes de choc soviétiques; on sait ce que cela signifie. Ce visage de la guerre était incontestablement le plus dramatique.

Les troupes russes et américaines firent leur jonction à Torgau le 27 avril 1945. Le 8 mai, date à laquelle les hostilités cessèrent officiellement, un ordre supérieur arriva au régiment Normandie-Niémen : « Le lieutenant-colonel Delfino se rendra immédiatement avec son Yak à Varsovie, où il prendra passage à bord d'un Douglas à destination de Moscou, en vue de régler les modalités du rapatriement des pilotes français. »

On ne se réhabitue pas instantanément à l'idée de survivre ; le sentiment de la paix n'explose pas comme une fusée au sein de sensibilités durcies par la guerre. Les pilotes du Normandie-Niémen entendaient ce mot de rapatriement comme s'il leur parvenait d'un autre monde ; eux n'avaient pas encore quitté leur monde tragique et misérable.

Quelques jours à Moscou les détendirent un peu. Par décision spéciale de Staline, ces pilotes devaient regagner la France à bord de leurs avions de guerre et chacun d'eux garderait son Yak comme cadeau personnel : la hache de guerre reçue du grand chef, glorieux souvenir.

Les pilotes regagnèrent en effet la France à bord de leurs Yak, par étapes : Posen, Prague, Stuttgart, Saint-

Dizier. Ils défilèrent à la hauteur des toits sur les Champs-Élysées, se posèrent au Bourget. Le ministre de l'Air et deux généraux les attendaient, ainsi que M. Bogomolov, ambassadeur d'U. R. S. S. en France. Ils furent félicités et honorés, mais on ne leur laissa pas leurs avions-souvenirs. Ne possédaient-ils pas d'autres souvenirs, impérissables, dans leur mémoire? Les pilotes du Normandie-Niémen comprirent alors que leur longue aventure était vraiment terminée.

X

LES VOLONTAIRES DE LA MORT

La formation spéciale de quatre Zéro détachée de la 1^{re} escadre aérienne et placée sous le commandement du lieutenant de vaisseau Yuhiho Seki arriva au-dessus du golfe de Leyte (Philippines) vers 7 h. 45 le 25 octobre 1944, volant à 3.000 mètres d'altitude. Chaque fois que son avion sortait d'un nuage, Yuhiho Seki apercevait au-dessous de lui les navires américains, minuscules, apparemment immobiles sur la nappe gris-bleu de la mer. Au bord du golfe, tout contre la mince ligne d'écume blanche qui dessinait la côte, une multitude de transports, d'escorteurs de petit tonnage et d'engins de débarquement ; plus au large, les destroyers et les porte-avions.

Yuhiho Seki éprouva un regret en ne découvrant parmi eux aucun des immenses ponts d'envol auxquels il avait rêvé. Il n'y avait là que des porte-avions d'escorte. Les grands devaient se trouver ailleurs. Les porte-avions d'escorte constituaient cependant des objectifs intéressants. Si chacun des quatre Zéro réussissait à en couler

un — pourquoi pas, après tout, en employant la nouvelle méthode ? — un coup sensible serait porté à la force navale américaine. Et d'autres formations spéciales attaqueraient ensuite les grands porte-avions. L'important était de commencer, d'inaugurer le nouveau système d'attaque ; de prouver son efficacité absolue.

Le Zéro de tête se trouvait maintenant presque à la verticale du groupe de porte-avions le moins éloigné de la côte. Le lieutenant de vaisseau jeta un coup d'œil derrière lui : ses trois camarades le suivaient. Allons, l'instant d'agir était arrivé. Yuhiho Seki battit des ailes ; il vit que les autres répondaient à son salut. Il poussa son manche en avant et piqua sur le porte-avions du centre.

La surface de la mer se creusa comme une cuvette, tandis que les navires semblaient s'écarter les uns des autres. La plateforme du porte-avions central s'agrandit, Yuhiho Seki distingua les appareils massés à l'arrière. Son avion piquait de plus en plus vite. Le Zéro portait sous son ventre une bombe de 250 kilos. Il avait maintenant atteint l'altitude à laquelle le projectile pouvait être lancé à coup sûr, mais Yuhiho Seki n'actionnait pas le mécanisme de largage. Il ne faisait pas un geste, il se contentait de tenir le manche à balai poussé en avant, secoué par la terrible vibration de son avion piquant en bolide, les yeux grands ouverts, regardant grossir sa cible, ce pont du porte-avions qui allait être sa dernière image du monde extérieur. Peut-être d'autres images passaient-elles encore dans son esprit, à cette vitesse terrifiante, pendant ces dernières fractions de seconde, mais nul ne peut le savoir. Yuhiho Seki eut sans doute encore le temps de voir des marins américains courir sur le pont, d'autres se jeter à plat-ventre.

Puis ce fut l'explosion assourdissante et aveuglante. Le lieutenant de vaisseau Yuhiho Seki venait de franchir volontairement la frontière mortelle au delà de laquelle nous ne connaissons rien.

Le porte-avions américain était le *Santee*. La D. C. A. n'avait pas eu le temps d'ouvrir le feu ni le bâtiment d'esquisser une manœuvre. L'équipage entendit presque en même temps l'explosion de l'arrivée du bolide, puis d'autres détonations : des réservoirs d'essence et des munitions sautaient. Un groupe d'avions flambait.

Et déjà deux autres Zéro piquaient sur deux porte-avions voisins. La D. C. A. des navires avait ouvert le feu et les deux bolides furent atteints ; ils explosèrent dans l'eau, juste à côté de leurs objectifs.

Le quatrième Japonais n'avait pas piqué en même temps que les autres. Les marins l'avaient vu décrire des cercles dans le ciel, comme s'il voulait observer l'action de ses compagnons, ou peut-être le pilote hésitait-il. La D. C. A. lui tirait dessus. Un obus dut atteindre l'appareil, car il se mit à traîner une mince écharpe de fumée noire. Alors le pilote se décida. Il piqua sur le porte-avions *Swanee*, et la D. C. A. ne put le détourner. De tous les navires du groupe, on entendit le choc, on vit les flammes. Le quatrième Japonais s'était, lui aussi, jeté sur son objectif sans larguer sa bombe ; il avait explosé avec elle.

Une seconde attaque semblable, livrée par six avions — des avions-suicide, disaient les marins américains — eut lieu vers 11 heures. Deux des assaillants, atteints pendant leur chute, tombèrent à la mer. Un autre explosa à la hauteur du pont d'envol de son objectif, si près que des débris humains ensanglantés furent projetés sur les

hommes. Trois touchèrent leur but, endommageant un porte-avions et en coulant un autre, le *Saint-Lo*.

Une demi-douzaine d'« avions-suicide » vinrent encore attaquer les navires américains dans le golfe de Leyte le lendemain matin 26 octobre. Ils arrivaient juste au-dessus des nuages, se mettant parfois à décrire de grands cercles d'éperviers. Les pilotes choisissaient-ils alors leurs victimes, ou s'accordaient-ils une dernière méditation avant de se décider au plongeon de la mort ? Les marins américains, en tout cas, n'avaient plus besoin de se demander ce qui allait suivre. Les canonnières savaient ce qu'ils risquaient s'ils n'arrivaient pas à détruire ces éléments avant l'impact.

Au cours des attaques d'avions-suicide des 25 et 26 octobre 1944, un porte-avions d'escorte fut coulé, quatre sérieusement endommagés, un moins gravement. De nombreux marins américains périrent ou furent blessés (à bord du *Swanee*, gravement endommagé, on dénombra quatre-vingt-cinq tués, cinquante-huit disparus, quatre-vingt-douze blessés). Vingt pilotes japonais avaient délibérément sacrifié leur vie pour obtenir ces résultats.

La presse et la radio américaines s'efforcèrent, à l'époque, de faire apparaître que les attaques d'avions-suicide coûtaient beaucoup à l'ennemi pour peu de résultats. Nous aurons l'occasion de voir ce qu'il en était en réalité. En tout cas, les marins américains furent dès le début extrêmement impressionnés par le nouveau système d'attaque. Chaque fois qu'ils comprenaient que le Zéro qui fondait sur leur navire était piloté par un de ces volontaires de la mort, ils éprouvaient un pénible malaise : affronter un ennemi résolu à lutter jusqu'à la mort, ils connaissaient cela ; mais c'est bien autre chose

de se voir attaqué par un ennemi qui, délibérément et systématiquement, se tue lui-même pour vous tuer. Cette forme de combat introduisait dans la guerre un élément psychique nouveau, difficilement soutenable pour des Occidentaux.

A la fin du XIII^e siècle, le conquérant mongol Kublaï-Khan, qui tenait sous son pouvoir la Chine et les pays environnants, décida d'envahir le Japon. Il commença par faire construire des navires « en si grand nombre, ont écrit les poètes chinois de l'époque, que les montagnes étaient en deuil de leurs forêts abattues ». La flotte de Kublaï-Khan devait compter environ trois mille cinq cents navires, à bord desquels s'embarquèrent cent mille guerriers.

Instruits de cette menace, les Japonais se préparèrent à résister au débarquement. Tandis que la population non combattante s'assemblait dans les temples pour prier, les chevaliers, revêtus de leur cuirasse, armés de leurs épées, de leurs arcs et de leurs frondes, s'avancèrent vers le rivage à la rencontre de l'ennemi.

Alors se déclencha au large des côtes japonaises un typhon d'une violence sans précédent, qui dispersa et engloutit les navires de Kublaï-Khan, le 14 août 1281. Quelques Mongols seulement furent rescapés ; ils ne touchèrent le sol japonais que pour y devenir esclaves. Le Ciel, par une intervention évidente, avait sauvé l'Empire. « Agenouille-toi et rends grâce au divin Vent d'Isé, qui a détruit la flotte tartare » a écrit l'empereur Koméi.

Lorsque le commandement japonais, au cours de la deuxième guerre mondiale, décida de faire appel à des aviateurs qui sacrifieraient volontairement leur vie en

se jetant avec leur bombe sur leur objectif, il attribua à ce corps spécial le nom de Kamikazé, qui signifie « Vent Divin », parce que l'on espérait que ces volontaires de la mort réussiraient à détruire la flotte américaine comme le typhon providentiel avait détruit la flotte tartare.

Mais contrairement à ce que beaucoup croient, la décision de créer et d'organiser ce corps spécial ne fut pas prise d'un seul coup ; elle n'apparut pas d'emblée aux dirigeants japonais comme une application évidente des principes du code national de chevalerie, le Bushido, dans lequel le suicide délibéré accompli selon des rites précis (seppuku, plus souvent connu en Occident sous le nom de hara-kiri) est un acte hautement honorable, obligatoire dans certains cas.

L'étude de cette question m'a amené à penser que le Bushido est un monument féodal archaïque, auquel on ne saurait se référer étroitement pour comprendre le comportement des Japonais dans une guerre moderne. Par exemple, ce code de chevalerie attribue la plus haute valeur au respect de la parole donnée, à la loyauté intransigeante même à l'égard de l'ennemi. Nous savons parfaitement que ces principes, appliqués au cours des guerres minuscules de la féodalité, sont délibérément mis de côté par les gouvernements et par les états-majors de tous les pays belligérants sans exception pendant les guerres modernes.

Avant de songer à employer des pilotes qui sacrifieraient délibérément leur vie, le commandement japonais eut l'idée de ce qu'il appela alors l'« Opération Rouge ». Il s'agissait de raids aériens au terme desquels les aviateurs lançaient normalement leurs bombes, mais pour lesquels le retour n'était pas prévu. Un avion possé-

dant une autonomie de 4.000 kilomètres était envoyé à l'attaque d'un objectif situé à 4.000 kilomètres. Le rayon d'action de ces appareils était donc automatiquement doublé. L'avion était sacrifié, mais le pilote (ou l'équipage) ne l'était pas nécessairement ; il gardait même de grandes chances de sauver sa vie, sinon sa liberté.

La première « opération rouge » (aller simple) un peu importante fut organisée au début de février 1944. Elle devait être dirigée contre les forces navales américaines mouillées sur le lagon de l'atoll de Majuro, dans l'archipel des Marshall.

Le capitaine de vaisseau Mitsuo Fuchida (1) a écrit dans un article publié après la guerre : « Si nous avions eu une trentaine de pilotes d'élite, nous aurions pu réaliser notre projet ». Les pilotes d'élite japonais, ceux qui avaient été sélectionnés, puis longuement instruits et entraînés, avaient presque tous trouvé la mort au cours des batailles aéro-navales de la mer de Corail (mai 1942) et de Midway (juin 1942). La consommation de pilotes avait été ensuite trop rapide pour permettre une formation parfaite.

Bref, l'opération rouge envisagée contre Majuro, avec probablement moins de trente appareils, ne devait laisser aucune trace dans les archives navales américaines, pour la bonne raison qu'elle n'eut même pas lieu : au matin du jour fixé pour l'attaque, la flotte américaine quitta Majuro pour aller bombarder l'atoll de Truk, dans les îles Carolines. Elle s'élança ensuite vers les Mariannes, puis vers les Palaus, enfin vers les Philip-

(1) Ancien membre de l'état-major de l'Escadre Combinée, puis du Q.G. Suprême, Mitsuo Fuchida avait participé à l'attaque de Pearl Harbor comme commandant de la première vague d'assaut aérienne. Il a survécu à la guerre et se consacre maintenant à l'agriculture, dans le district de Nara, près du temple de Kashihara.

pires. Le commandement aérien japonais était pris de vitesse par le reflux américain.

Il est probable que l'inventeur de la véritable attaque suicidaire, celle dans laquelle le pilote se jette délibérément sur sa cible, fut le capitaine de vaisseau Jyo, commandant le porte-avions *Chiyoda*. Ce fut lui, en tout cas, qui proposa officiellement l'adoption de cette méthode au commandant en chef de l'escadre combinée.

— Je sollicite l'honneur d'être le premier pilote à l'employer, ajouta-t-il.

— Si une telle méthode devait nous procurer la victoire à coup sûr, répondit le commandant en chef après réflexion, nous donnerions l'ordre à tous les pilotes, jusqu'au dernier, de l'employer. Mais nous ne devons considérer que les résultats.

Cela signifiait que la proposition était rejetée.

Un peu plus tard, la même proposition fut adressée au Q. G. suprême par un pilote de chasse renommé, le capitaine de vaisseau Okamura. Celui-ci appelait « troupe d'abeilles » le corps des pilotes-suicide « parce que les abeilles meurent après avoir piqué ». Sa proposition fut rejetée, comme celle de Jyo.

Cependant, l'offensive américaine s'accroissait dans tout le Pacifique. Le haut commandement japonais revint alors sur sa décision. Des unités de pilotes-suicide furent constituées et elles prirent le nom de kamikazé. On a assisté au début de ce chapitre à la première attaque livrée par les pilotes kamikazés, le lieutenant de vaisseau Yuhiko Seki en tête, contre les porte-avions d'escorte américains, le 25 octobre 1944, dans le golfe de Leyte.

Les premiers kamikazés volaient — et mouraient — à bord de Zéro portant sous leur ventre une bombe de 250 kilos. Mais maintenant que l'idée kamikazé était

acceptée et mise en pratique, des chercheurs étudiaient sans désespérer tous les moyens de perfectionner la tactique, de rendre de plus en plus efficace le sacrifice des volontaires de la mort.

— Il est nécessaire que nous puissions exécuter des attaques kamikazé sur des objectifs situés au delà de la limite d'action des Zéro, dit l'un d'eux. Nous devrions employer des bombardiers bimoteurs Shikki Rikko, qui possèdent une plus grande autonomie.

— Nous n'avons pas assez de ces bimoteurs pour les sacrifier en attaques kamikazé, répondit l'amiral auquel il s'adressait.

— Dans mon projet, ils ne seraient pas sacrifiés. Chacun d'eux transporterait jusqu'à proximité de l'objectif l'appareil destiné à être sacrifié avec son pilote. Il le transporterait sous sa coque et le larguerait au moment de l'attaque.

— Le Shikki Rikko ne peut transporter sous sa coque un Zéro ni aucun appareil de chasse, dit l'amiral.

— Voici un projet d'appareil pouvant être ainsi transporté.

L'appareil était exactement une bombe volante dirigée : 5 mètres d'envergure, un long nez pointu contenant une charge de mille kilos d'explosif, un cockpit avec manœuvres de contrôle élémentaire, un gouvernail double et quatre tubes servant à la propulsion par réaction. Un homme prenait place à bord de ces avions-bombes qui, une fois largués de leur bombardier transporteur, pouvaient voler pendant quelques minutes à 925 kilomètres à l'heure.

Les Japonais appelaient Maru Dai les bombes volantes transportées par les bombardiers. Les Américains, lorsqu'ils les virent et purent les examiner, les désignèrent

du mot qui, en japonais, signifie insensé : ils les appelaient des *bakas*. Les Zéro kamikazés et les *bakas* furent employés concurremment jusqu'à la fin.

Un groupe kamikazé-baka avait été rassemblé à Kanoya, base aérienne de Kiou-Siou, la plus méridionale des îles constituant le Japon métropolitain. Il était placé sous le commandement du lieutenant de vaisseau Kuromaru, pilote de valeur, survivant des batailles de la mer de Corail et de Midway. Le 9 mars 1945, à midi, Kuromaru reçut l'ordre d'attaquer dans la soirée, avec tout son groupe, une force navale américaine mouillée dans le lagon de l'atoll d'Ulithi, aux îles Mariannes.

Les aviateurs qui prenaient place à bord des bombes volantes (comme d'ailleurs les pilotes des Zéro-kamikazés) avaient été choisis parmi les innombrables volontaires qui s'étaient présentés pour servir dans le corps spécial dès que sa création avait été officiellement annoncée.

Les volontaires provenaient de l'armée et de la marine aussi bien que de l'aviation. Les volontaires aviateurs n'étaient pas tous admis car le commandement préférait garder les pilotes expérimentés pour des missions non kamikazés, desquelles ils avaient une chance de revenir. Les volontaires admis recevaient des avantages et des honneurs spéciaux, dont l'éclat rejaillissait sur leur famille. Dès leur vivant, ils étaient des héros nationaux. Quant à leur formation technique, elle était extrêmement simplifiée, puisque leur mission consistait, aussitôt l'objectif en vue, à foncer sur lui jusqu'à l'écrasement, sans s'occuper de rien autre.

La base aérienne de Kanoya était située au bas de trois montagnes très découpées, dans les flancs desquelles des abris pour avions avaient été creusés. Le 9 mars 1945,

à la fin de la journée, les mécaniciens tirèrent les avions hors de ces tunnels, tandis que les pilotes s'avançaient solennellement sur la piste. Tous étaient des kamikazés car les ordres prévoyaient que, si l'objectif était découvert trop tard pour que la bombe volante puisse être larguée, les bimoteurs se jetteraient dessus directement, gardant la bombe attachée sous leur fuselage.

Les aviateurs portaient donc tous la tunique de cérémonie à boutons noirs ornés de l'insigne spécial du corps : une fleur de cerisier à trois feuilles. Chacun d'eux portait aussi, enroulé autour du cou, un foulard de soie sur lequel étaient peints des poèmes traditionnels, souvent des extraits de l'œuvre de Norinaga Motoori : « Si l'on vous interrogeait au sujet de l'esprit du véritable Japonais, désignez la feuille du cerisier sauvage qui brille au soleil ». Ou encore : « La fleur du cerisier est la première parmi les fleurs, de même que le guerrier est le premier parmi les hommes ».

Une fois les avions rangés sur la piste, le commandant de la base salua les *morituri* en agitant l'emblème national du Soleil Levant. Les aviateurs répondirent en déroulant leurs foulards et en les agitant. « Même les hommes les plus froids ne pouvaient assister à cette scène sans pleurer » a écrit Mitsuo Fuchida. A cet instant, arriva en courant un officier, qui adressa quelques mots au commandant de la base. Celui-ci se dirigea vers l'appareil de Kuromaru et, quelques secondes plus tard, on vit le lieutenant de vaisseau chef de l'expédition mettre pied à terre : l'attaque était retardée de vingt-quatre heures.

Selon le code du Bushido, le sacrifice de la vie, pour prendre sa signification, ne doit pas être accompli sous le coup d'un désespoir violent ou dans le feu de l'excitation, auquel cas il n'est qu'un acte brutal, sans valeur

morale, non honorable. Il doit être parfaitement délibéré et accepté de sang-froid. Mitsuo Fuchida ne cache cependant pas que le retard de vingt-quatre heures de l'expédition contre Ulithi imposa une terrible épreuve aux aviateurs kamikazés : « Les combattants furent découragés. La force de la volonté intérieure a sa limite. La volonté de mourir ne peut être acquise que par une force impulsive ». L'application intégrale des principes du Bushido à la guerre moderne n'allait pas toujours sans difficulté.

Pourtant, le lendemain, les mêmes aviateurs, toujours décidés à sacrifier leur vie, s'avancèrent une nouvelle fois en procession sur le terrain, et la même cérémonie que la veille se déroula. Cette fois, le départ fut donné ; les avions s'élevèrent au-dessus des montagnes.

La formation de Kuromaru avait environ 2.000 kilomètres à parcourir, en direction générale du Sud-Est. Il s'agissait d'atteindre Ulithi juste à la tombée de la nuit. Les assaillants seraient alors moins visibles et moins vulnérables que dans une attaque en plein jour, et les navires ennemis apparaîtraient encore comme des silhouettes sombres sur la mer...

Kuromaru éprouva une déception lorsqu'il calcula son point et constata que la distance parcourue ne correspondait pas aux prévisions. Il comprit que le vent violent qui soufflait précisément du sud-est retardait la marche. Les moteurs tournaient pourtant à leur régime maximum.

Une heure plus tard, le lieutenant de vaisseau se livra à une nouvelle observation et, cette fois, il sentit son âme s'assombrir. Contrariée par le vent debout, la formation progressait encore plus lentement. Il était maintenant certain qu'on ne pourrait pas atteindre Ulithi

avant la nuit. Le commandement n'avait pas prévu une marge de temps suffisante. Le soleil s'était couché, déjà la surface de la mer se couvrait d'obscurité. Que faire ?

L'idée de donner l'ordre de faire demi-tour était insupportable. Une fois déjà les Kamikazés avaient remis leur sacrifice de vingt-quatre heures, et Kuromaru savait par lui-même ce que cet effort leur avait coûté de dépense nerveuse. Pouvait-on exiger cet effort une seconde fois ? « La force de la volonté intérieure a ses limites. »

La navigation astronomique ne permet pas, de nuit, de situer un avion avec une parfaite précision, surtout lorsque souffle un vent violent. A supposer que la formation réussisse à arriver jusqu'au-dessus d'Ulithi, à découvrir l'atoll, ou plutôt à le deviner, les navires américains resteraient certainement invisibles : en temps de guerre, les navires au mouillage ne sont pas illuminés. On ne verrait même pas les objectifs.

La seule solution raisonnable consistait à remettre une fois de plus l'attaque au lendemain, à lancer l'ordre du demi-tour ; et cependant le lieutenant de vaisseau Kuromaru ne pouvait se décider à lancer cet ordre : les hommes qu'il commandait et lui-même vivaient depuis déjà longtemps dans un monde où il n'existait pas de solutions raisonnables.

La surface de la mer était maintenant complètement noire, seules les hauteurs du ciel étaient encore éclairées de quelques lueurs, et la formation faisait toujours route au sud-est. Kuromaru scrutait obstinément la surface obscure de la mer avec l'espoir que, peut-être, il s'était trompé dans ses calculs, qu'Ulithi était moins éloignée qu'il n'avait calculé, ou que peut-être apparaîtraient des navires ennemis qu'il serait encore possible de distinguer et d'attaquer. Mais non. Il n'y avait rien que l'obs-

curité de plus en plus épaisse. L'opération était manquée. Le lieutenant de vaisseau Kuromaru se décida. Il donna l'ordre dans sa radio et il fit évoluer son avion. En scrutant le ciel un peu moins sombre que la mer, il vit que les autres appareils évoluaient comme lui et le suivaient.

Un des bombardiers ne le suivit pas. Le pilote chef d'équipage ne reçut-il pas l'ordre ou le transgressa-t-il délibérément ? Nul ne l'a jamais su. Des bombardiers qui firent demi-tour avec leur baka sous le ventre, quelques-uns ne rentrèrent pas à Kanoya, faute de combustible. Kuromaru lui-même dut se poser, mais il fut recueilli. Ce ne fut que plus tard qu'il apprit qu'un appareil de son groupe avait continué à voler vers le sud-est au sein de la nuit profonde et avait découvert l'objectif.

Dans la soirée du 10 mars 1945, l'atoll d'Ulithi offrait presque un spectacle de temps de paix. Le bref crépuscule tropical avait fait place à la nuit étoilée. Les chefs de l'armada américaine qui, depuis des mois, allait de victoire en victoire, éprouvaient une telle impression de puissance et de sécurité que les navires mouillés sur ce lagon si éloigné de toute base ennemie n'observaient qu'un *black-out* de principe. Par les ouvertures des grands entreponts des porte-avions et sur le pont de nombreux autres bâtiments, on apercevait les taches claires des écrans de cinéma. Les équipages se « relaxaient » au sein de leur confort parfaitement organisé avant d'appareiller pour de nouveaux combats...

Soudain, les voix des personnages du film policier projeté à bord du porte-avions *Randolph* furent couvertes par une énorme explosion. Tous les hommes se levèrent. Sur l'écran, les images poursuivaient imperturbablement leur dialogue maintenant dérisoire. Les klaxons d'alerte

se firent entendre, chacun courut à son poste de combat.

Un incendie brûlait sur le pont d'envol, d'autres explosions se faisaient entendre à l'arrière. Les équipages de tous les navires avaient été rappelés aux postes de combat. L'opinion générale était qu'un chasseur américain en panne venait de s'écraser malencontreusement sur le *Randolph*. Ce ne fut que le lendemain, en examinant les restes calcinés de l'avion sur l'arrière du *Randolph* (le porte-avions ne subit que des dommages réparables) que les Américains s'aperçurent qu'il s'agissait d'un appareil japonais.

La guerre était maintenant de plus en plus terrible pour le Japon. Le 10 mars, Tokio subit son douzième bombardement. Trois cents superforteresses venues de la base de Guam jetèrent 1.200 tonnes de bombes sur la ville. « Je n'ai jamais vu un spectacle aussi impressionnant que celui de Tokio en flammes, déclarait le général Thomas Power à sa descente d'avion. Plus de 38 kilomètres carrés habités de la capitale ont été dévastés. »

— En février et en mars 1945, je me trouvais à la base aérienne de Totori, près de Kioto, m'a raconté l'ex-sous-lieutenant observateur Tabuchi. Nous subissions des bombardements de plus en plus massifs, et l'un d'eux fut exécuté par 1.700 appareils. Réfugiés dans les abris, nous voyions les bombardiers américains passer à basse altitude entre les montagnes et enfler notre vallée dans toute sa longueur en lâchant leurs projectiles. Notre D. C. A. ne pouvait même pas tirer sur eux, faute de munitions.

Ce survivant me racontait ces dramatiques souvenirs en souriant et en m'offrant une cigarette ; j'admirais

sur les murs de sa chambre ses toiles et ses très beaux dessins de sculptures romanes françaises. De temps en temps, nous cessions de parler de la guerre pour regarder des reproductions de sculptures japonaises, certaines d'une beauté presque grecque ; au dehors, de grands arbres bougeaient doucement dans le soleil. Rarement les horreurs de la guerre avaient été si lointaines...

Avant de livrer leur assaut contre la grande île d'Okinawa (à 950 milles au sud de Tokio, à 460 de Nagasaki ; 180 kilomètres de long, très découpée, largeur variant de 6 à 28 kilomètres selon les endroits) les Américains décidèrent de s'emparer des îles, ou plutôt des îlots Keramas, échelonnés de 16 à 72 kilomètres à l'ouest de la pointe sud d'Okinawa. L'archipel était défendu par une garnison d'environ huit cents hommes ; pas d'aviation : la conquête n'offrait aucune difficulté.

Les Américains étaient tout disposés à se montrer bienveillants à l'égard des indigènes qui avaient survécu au bombardement préalable. Mais ceux-ci leur donnèrent une idée de ce qu'aurait pu être un débarquement sur le sol japonais avant toute capitulation : ils se donnèrent la mort par centaines. Les Américains découvrirent, mêlés aux cadavres des adultes, ceux des enfants tués par leurs parents avant le suicide collectif.

Lorsque, le 1^{er} avril 1945, les premières vagues d'assaut des Marines débarquèrent sur le rivage nord d'Okinawa, pilonné par l'aviation et par l'artillerie des navires, transformé en un espace véritablement lunaire, ils ne virent pas un seul Japonais. De toute la journée, pendant laquelle ils avancèrent (prudemment, car une conquête précédente, celle d'Iwojima, leur avait beaucoup appris sur la science et sur la détermination défensive des combattants nippons) de plusieurs kilomètres, ils n'aper-

çurent pas l'ombre d'un ennemi. Ce ne fut que le 5 avril que les troupes américaines, qui avaient continuellement marché vers le sud, se heurtèrent enfin à la première ligne de résistance japonaise. Voici quel était le plan prévu par le haut commandement japonais :

Abandonner le nord de l'île. Concentrer la presque totalité de la garnison (environ soixante mille hommes) et de la population (deux cent mille habitants) dans le Sud en armant tous les civils mâles de seize à soixante ans, de manière à constituer un réduit capable de retarder la progression américaine pendant plusieurs semaines ; et, pendant ce temps, *détruire les navires américains*, dont la présence continue était absolument indispensable aux troupes débarquées, par des attaques massives de kamikazés.

Bien que le procédé baka n'eût jamais été abandonné, le commandement japonais employait de plus en plus les kamikazés simples, volant à bord d'avions monoplace et se jetant avec leur bombe de 250 kilos, car la progression américaine rendait les objectifs de plus en plus proches.

— Je me trouvais alors à la base aérienne de Kisarazu, près de Tokio, me disait encore l'ex-officier observateur Tabuchi. Le 4 avril, je décollai à bord de mon avion Saiun qui volait à près de 700 kilomètres à l'heure et pouvait prendre cent vingt-cinq photos à l'aide de sa caméra automatique. Je survolai la flotte américaine à Okinawa et je revins avec mes photos.

— N'avez-vous pas été accueilli par la D. C. A. au-dessus d'Okinawa, ni engagé par des chasseurs américains ?

— Non. Je volai et je pris mes photos à 10.000 mètres d'altitude. J'aperçus un seul chasseur américain en cours

de route, mais il ne me vit pas, Les clichés étaient destinés à préparer la grande opération kamikazé. On les agrandissait et les officiers d'état-major examinaient l'importance de la *task-force* américaine.

Ces officiers purent constater que quatorze cents navires avaient été rassemblés dans les eaux d'Okinawa. La loupe à la main, ils identifiaient les porte-avions lourds, les porte-avions légers, les navires de ligne, les croiseurs. Les kamikazés devraient se jeter sur ces grands unités. Un seul kamikazé pouvait à lui seul sinon couler un grand navire, du moins l'endommager assez pour l'obliger à se retirer.

Laissés seuls, les destroyers, les transports et les engins de débarquement deviendraient une proie vulnérable pour l'escadre japonaise — pour les vestiges de la flotte impériale rassemblés en une ultime escadre. Celle-ci comprendrait, il ne fallait pas l'oublier, le cuirassé *Yamato*, le fameux géant de 63.000 tonnes, neuf pièces de 450. Pourquoi ne pas conserver l'espoir ?

Si les Américains devaient renoncer à la conquête d'Okinawa, s'ils voyaient leur flotte gravement diminuée, on pouvait penser qu'ils renonceraient à conquérir le Japon et que, finalement, ils proposeraient une paix honorable. C'était véritablement le sort de l'Empire que les volontaires de la mort tenaient cette fois entre leurs mains. Ils seraient le Vent Divin lui-même, ou plus rien de japonais n'existerait sur les îles dévastées.

Les objectifs furent distribués, les ordres partirent vers les aérodromes de Kiou Siou et des îles Riou Kiou. La plus grande partie de l'aviation « normale » avait été transférée sur les îles centrales du Japon, qu'elles s'efforçaient de défendre ; mais les formations kamikazés étaient demeurées aux bases avancées : on tenait à

ce que les volontaires de la mort eussent le moins de chemin possible à parcourir pour aller attaquer les navires américains, car leur formation de pilotes était de plus en plus rapide, de plus en plus sommaire.

A vrai dire, leur volontariat était maintenant assez relatif : des jeunes gens se voyaient désignés pour devenir kamikazés. On les choisissait surtout parmi les étudiants en lettres et en droit, leurs camarades des disciplines scientifiques ayant déjà tous été envoyés dans les usines comme techniciens. Un certain nombre de ces « volontaires désignés » refusèrent de rejoindre le corps spécial : ils préférèrent se donner la mort.

— Etait-ce parce qu'ils avaient peur ? demandai-je à l'ex-sous-lieutenant Tabuchi.

— Non, puisqu'ils se tuaient. Ils usaient simplement de leur droit de liberté humaine.

Selon le code moral japonais, ce droit leur permettait seulement de se tuer eux-mêmes, non de préférer la vie à la mort.

La première grande attaque kamikazé contre la flotte américaine rassemblée devant Okinawa eut lieu le 6 avril 1945. Les avions à bord desquels montèrent les pilotes étaient de vieux Zéro, des bombardiers en piqué modèle 1937, des avions torpilleurs et des hydravions périmés. Mêlés à ces volontaires de la mort se trouvaient un certain nombre de bombardiers rapides bimoteurs et des Zéro neufs conduits par des pilotes expérimentés, destinés à guider vers les objectifs le troupeau kamikazé, quatre à cinq cents avions au total.

Dès l'aube, le ciel, qui avait été irrégulièrement nuageux les jours précédents, se couvrit complètement. Le vent soufflait du Nord, à 8 ou 10 mètres-seconde. Le cérémonial du départ ne put être partout rigoureusement

observé, à cause des attaques des bombardiers américains. Les formations décollèrent sous la pluie, sur des pistes parsemées de cratères de bombes remplis d'eau ; des accidents se produisirent ici et là au départ, on vit des avions flamber et exploser avant de quitter le sol. Pour leurs pilotes, le sacrifice était déjà accompli. Les autres s'éloignèrent en direction d'Okinawa sous la conduite de leurs bergers.

Au-dessous des nuées d'avions s'étendait la mer grise. Les pilotes regardaient l'horizon droit devant eux, attendant de voir surgir la masse montagneuse d'Okinawa, dernière terre qu'ils apercevraient avant de mourir. Peut-être revoyaient-ils en imagination les lieux où s'était écoulée leur vie, leur ville ou leur village, les petits champs familiaux minutieusement cultivés, quelque visage aimé — ou peut-être ne pensaient-ils plus qu'à l'au-delà glorieux où leur sacrifice allait les faire pénétrer dans un instant. Pour tous les Occidentaux, même pour ceux qui ont longtemps vécu au Japon, l'âme japonaise est demeurée mystérieuse.

Okinawa pointait à peine à l'horizon lorsque apparurent les premiers groupes de chasseurs ennemis. Les spécialistes radar américains avaient vu paraître sur leurs écrans les taches représentant les formations japonaises, et les appareils des porte-avions avaient décollé. Ces avions étaient des Grumman F 6 F « Hellca », munis d'un moteur de 2.000 CV, atteignant 740 kilomètres à l'heure et armés de six canons de 50 millimètres à tir automatique dans les ailes. Les pilotes américains formaient une sélection d'hommes robustes, merveilleusement entraînés, au moral élevé. Ils avaient acquis leur expérience de combattants au cours de plusieurs batailles difficiles mais victorieuses.

Ils pénétrèrent comme des loups dans le troupeau des kamikazés et en firent un terrible carnage. Les kamikazés continuaient à voler sans même se défendre, droit devant eux, vers les premiers navires qu'ils commençaient à distinguer sur la mer.

Ces navires étaient des destroyers équipés en *radar pickets ships*, c'est-à-dire pourvus d'appareils de veille éloignée contre avions et d'identification. Les Américains les avaient disposés en arc de cercle au nord-ouest d'Okinawa, et ce furent eux qui supportèrent le poids principal de l'attaque kamikazé, c'est-à-dire qui virent s'abattre sur eux les avions-suicide qui avaient échappé au massacre.

Beaucoup de pilotes kamikazés ne se souciaient pas de respecter la distribution prévue des objectifs, ils se jetaient sur le premier navire qu'ils voyaient. Sans doute leur tension intérieure était-elle trop forte pour leur permettre d'attendre davantage. D'autres allèrent cependant plus loin et s'écrasèrent sur des navires plus importants.

La moitié environ des effectifs de l'attaque kamikazé fut interceptée et abattue par les chasseurs. Les chiffres des pertes aériennes japonaises du 6 avril reproduits dans différents documents américains ne concordent pas : le plus élevé est 561, le plus faible 307. En regard, il faut porter le chiffre des pertes américaines : deux avions.

Une seconde attaque massive kamikazé eut lieu le lendemain 7 avril. Comme la veille, les kamikazés étaient encadrés d'avions non-suicide, en tout environ cent quatre-vingts appareils. Cinquante-huit furent abattus par les chasseurs des porte-avions, trente-cinq par la D. C. A. des navires.

Les documents américains n'indiquent pas le nombre des kamikazés qui réussirent à atteindre leurs objectifs et, bien entendu, les Japonais ne pouvaient pas le connaître. « Le pourcentage des impacts était très faible, lit-on dans un rapport américain. Néanmoins, on avait l'impression que, si cela continuait, l'effet de ces attaques serait pour nous catastrophique. »

Les kamikazés allaient-ils réussir à sauver l'Empire ? Du côté japonais, on commençait à en douter. De nombreux navires américains avaient été détruits, mais non les plus importants, et, ce même jour 7 avril, l'ultime escadre impériale, composée du *Yamato*, d'un croiseur et de huit destroyers, reçut l'estocade mortelle.

Le haut commandement l'avait fait appareiller avec l'espoir qu'elle trouverait la flotte américaine désemparée par les attaques kamikazés. au lieu de cela, elle fut attaquée au nord-ouest d'Okinawa par les avions d'une *task-force* envoyée au-devant d'elle. Des vagues de bombardiers en piqué et d'avions torpilleurs se précipitèrent sans interruption sur le *Yamato*. Cette colossale forteresse flottante s'avancait sur la mer surmontée de la forêt de feu multicolore de sa D. C. A., mais cette défense n'était pas suffisante, rien ne pouvait remplacer les porte-avions japonais disparus. Le *Yamato* succomba. Sa masse de 65.000 tonnes explosa finalement dans une énorme lueur orangée, sans laisser un survivant à la surface de la mer. Le croiseur fut coulé aussi, ainsi que cinq destroyers. La flotte impériale avait cessé d'exister et, avec elle, l'espoir de faire irruption au milieu des navires américains qui auraient survécu aux attaques kamikazés.

Le commandement japonais organisa cependant encore plusieurs de ces attaques pendant la campagne

d'Okinawa qui dura jusqu'au 21 juin. Elles étaient séparées par des intervalles de sept à dix jours. Trente-cinq navires américains furent coulés, dont treize destroyers et vingt-deux plus petits ; deux cent quatre-vingt-dix-neuf unités furent endommagées. Sur les dix porte-avions lourds engagés, huit furent finalement plus ou moins endommagés. Ces résultats, que les Américains, ils ne l'ont pas caché, trouvaient impressionnants, ne suffirent pas à les obliger à lever le siège d'Okinawa.

Chaque vague de kamikazés qui décollait des aérodromes bombardés partait avec moins d'espoir que la précédente. Les aviateurs savaient que le cercle de fer se resserrait autour de leur patrie et que leur sacrifice ne servirait guère qu'à leur épargner l'humiliation de voir de leurs yeux le sol sacré du Japon souillé par la présence des barbares blancs.

D'ailleurs, la différence entre les attaques kamikazés et les attaques « normales » tendait à disparaître. De nombreux pilotes qui n'appartenaient pas au corps spécial s'écrasaient maintenant volontairement avec leurs bombes sur leurs objectifs. Les survivants des dernières escadres aériennes japonaises semblaient avoir adopté pour devise : « Tous kamikazés ! » Mais le mot de kamikazé avait pris un sens désespéré.

Okinawa conquise, les Américains y installèrent une base aérienne. Chaque jour, des milliers de superforteresses prirent leur vol d'Okinawa, d'Iwojima et de Saïpan pour aller pilonner les ports, les centres industriels, les villes. Les derniers vestiges de la flotte impériale furent anéantis à Kure et à Yokosoka. L'aviation japonaise, bombardée et mitraillée quotidiennement sur ses aérodromes, réduite à quelques escadrilles, privée de combustible et de munitions, ne pouvait plus réagir.

On sait que le dernier épisode de cette tragédie fut la destruction quasi totale de deux villes japonaises par l'arme atomique. Le 7 août, le président des Etats-Unis avertissait les Japonais de s'attendre à « une pluie de ruines comme on n'en avait jamais vu sur la terre ». Le 8 août, l'U. R. S. S. déclarait la guerre au Japon. Le gouvernement du Mikado capitula le 15 août.

Le dernier acte de la tragédie était joué, mais il était dit que les kamikazés paraîtraient encore une fois sur la scène avant que le rideau tombe, comme pour montrer au monde un épilogue véritablement japonais. Le 16 août, le chef d'état-major de la 5^e escadre aérienne s'envola à la tête de trente avions, et tous allèrent s'écraser sur la base américaine d'Okinawa. Une autre formation de la même escadre s'éleva dans les airs, prit la direction de la mer. Alors que les avions volaient au-dessus de l'étendue déserte, l'un d'eux piqua, et tous l'imitèrent. Il n'y eut pas un seul survivant. La geste des kamikazés était terminée.

TABLE DES MATIÈRES

I. — Victoires sans espoir	7
II. — Français dans la R. A. F. : Jean Maridor. de l'Escadrille du « Corbeau »	53
III. — John Cunningham, Prince du Ciel nocturne.	81
IV. — George Beurling, pour qui rien ne comptait que voler	97
V. — Avec les « Aerosiluratori »	123
VI. — Deux champions de la chasse : Werner Mölders et Hermann Graf	153
VII. — Bong et Mc Guire ou : un match au finish.	185
VIII. — L'équipe de Swede Larsen	205
IX. — Ivan Kojedoub et le Régiment Normandie- Niemen	229
X. — Les Volontaires de la mort	249

ACHEVÉ D'IMPRIMER
SUR LES PRESSES DE
L'IMPRIMERIE ANDRÉ TOURNON ET C^{ie}
20, RUE DELAMBRE, PARIS
EN DÉCEMBRE 1951.

Avec le grand as russe Ivan Kojedoub et les Français du régiment aérien Normandie-Niemen, ce sont les furieux combats au-dessus de l'immense plaine couverte de neige, puis sur l'Allemagne orientale transformée en brasier.

Dans le Pacifique nous suivons, non moins passionnés que les spectateurs d'alors, le match sportif sans précédent que se livrèrent pendant des mois les deux grands as américains, Bong et Mac Guirre. Chacun d'eux accumulant les victoires. L'équipe de Swede Larsen nous fait survoler la jungle tropicale de Guadalcanal et vivre des heures tragiques sur le célèbre aérodrome de Henderson Field, arraché aux Japonais, et que les aviateurs finirent par défendre le fusil à la main, tous leurs avions ayant été détruits.

Un chapitre inoubliable nous introduit dans le monde étrange de l'aviation japonaise. Nous apprenons à connaître de près les fameux volontaires de la mort, les « Kamikazés », sur lesquels presque rien n'avait été révélé jusqu'ici. Sous nos yeux, le lieutenant de vaisseau Seki et ses camarades revêtent leurs tuniques de cérémonie ornées de fleurs de cerisier, s'envolent, puis s'écrasent sur les navires américains avec leurs bombes.

En la personne de Moelders, entraîneur d'hommes exceptionnel, nous découvrons un des grands pilotes de chasse allemands, et son camarade Graf, l'as aux 211 victoires nous fait de la 211^e un récit sensationnel.

Pas un fait inexact, pas un détail inventé : et cependant nul récit ne saurait atteindre à l'intensité dramatique des *Princes du Ciel*. Le grand livre d'aviation, où l'on reconnaît la marque d'un véritable écrivain, est une œuvre qui restera.

Avec le grand as russe Ivan Kojedoub et les Français du régiment aérien Normandie-Niemen, ce sont les furieux combats au-dessus de l'immense plaine couverte de neige, puis sur l'Allemagne orientale transformée en brasier.

Dans le Pacifique nous suivons, non moins passionnés que les spectateurs d'alors, le match sportif sans précédent que se livrèrent pendant des mois les deux grands as américains, Bong et Mac Guirre. Chacun d'eux accumulant les victoires. L'équipe de Swede Larsen nous fait survoler la jungle tropicale de Guadalcanal et vivre des heures tragiques sur le célèbre aérodrome de Henderson Field, arraché aux Japonais, et que les aviateurs finirent par défendre le fusil à la main, tous leurs avions ayant été détruits.

Un chapitre inoubliable nous introduit dans le monde étrange de l'aviation japonaise. Nous apprenons à connaître de près les fameux volontaires de la mort, les « Kamikazés », sur lesquels presque rien n'avait été révélé jusqu'ici. Sous nos yeux, le lieutenant de vaisseau Seki et ses camarades revêtent leurs tuniques de cérémonie ornées de fleurs de cerisier, s'envolent, puis s'écrasent sur les navires américains avec leurs bombes.

En la personne de Moelders, entraîneur d'hommes exceptionnel, nous découvrons un des grands pilotes de chasse allemands, et son camarade Graf, l'as aux 211 victoires nous fait de la 211^e un récit sensationnel.

Pas un fait inexact, pas un détail inventé : et cependant nul récit ne saurait atteindre à l'intensité dramatique des *Princes du Ciel*. Le grand livre d'aviation, où l'on reconnaît la marque d'un véritable écrivain, est une œuvre qui restera.



Georges BLOND

Georges Blond est né à Marseille, en 1906. Lieutenant au long cours, il accomplit son service dans la Marine, mais, par suite de la crise qui affecte notre flotte de commerce, il embrasse en 1928 la carrière de journaliste. Il publie alors trois romans psychologiques, dont l'un *Prométhée Délivré* obtient des voix au prix Goncourt. Mobilisé pendant la guerre comme officier de réserve, Georges Blond fait naufrage en Manche, à bord d'un navire torpillé par une vedette allemande. Il demeure accroché à un radeau de 11 heures du soir à 8 heures du matin, avant d'être repêché par un torpilleur anglais. Rendu à la vie civile, Georges Blond publie *L'Épopée silencieuse*, qui contient le récit, devenu classique, du sensationnel appareillage du *Jean-Bart* échappant aux Allemands ; un volume de nouvelles et deux romans : *Le jour se lève à l'ouest* et *Mary Marnier*, qui le classent définitivement parmi les meilleurs écrivains maritimes. Puis, s'attachant à l'histoire de la guerre, il publie *Le Survivant du Pacifique* et *Le Débarquement*, qui sont tous deux salués par la critique comme les documentaires les plus exacts et les plus passionnants sur la deuxième guerre mondiale.