

Une Grande Aventure: Normandie-Niemen

Dans le N°87
de Pégase,
le Général
Joseph Risso

avait raconté
quelques
souvenirs glanés sur
le terrain d'Alitous,
au bord du Niemen,
du 29 juillet au
19 septembre 1944...



Cette fois, il évoque,
tour à tour, avec humour ou tristesse,
quelques temps forts
vécus lors des opérations aériennes
conduites par l'Escadrille
Normandie-Niemen au cours
de l'offensive de l'Armée Rouge.

Mars 1943...

Le 22 mars 1943 marquera l'histoire de Normandie. C'est le départ pour le front.

13 Yak 1, accompagnés et guidés par un bombardier léger PE2, décollent d'Ivanovo pour Polot Nianne Zavod, à une centaine de km au sud-ouest de Moscou. En panne, le 14ème, celui de De La Poype, ne nous rejoindra que trois jours plus tard. Resteront donc sur place De La Poype, Schick, notre interprète et De Pange, pilote de l'avion de liaison Y2 (prononcer Out Dva). Le 25 mars, De La Poype décolle d'Ivanovo, en compagnie d'un PE2.

De Page se dé..., avec Schick comme passager. La longueur du trajet d'une part, la nécessité absolue d'une arrivée au terrain d'opérations à très basse altitude d'autre part (il paraît que les Allemands sont friands de Out Dva), imposent une escale, ne serait-ce que pour compléter le plein d'essence. Elle aura lieu sur un terrain situé au sud de Moscou.

Ivanovo se drape encore sous une épaisse couche de neige, durcie par le froid de la nuit. Quid de Moscou, située plus au sud ? Question vitale qui hante De Pange ! Quel équipement adopter pour l'atterrissage ? Skis ou roulettes ? Dilemme ! Ignorant tout du phénomène

" dégel ", estimant que la température, malgré sa tendance à la hausse, atteint péniblement la barre des -10°C, il opte pour les lattes.

Le voilà, solitaire, sur l'axe Ivanovo-Moscou, survolant l'immensité blanche, dans un ciel aussi vaste que limpide, noyé dans un horizon sans fin. Après deux heures de vol apparaissent les premiers signes de vie terrestre, pointes vertes piquées dans le blanc de la neige : les sapins dont les têtes dégagées du gel annoncent le printemps. Encore une heure de vol, une énorme tache noire à l'horizon conforte De Pange. C'est Moscou. Trouver le terrain est un jeu d'enfant. Transi, frigorifié par trois heures de vol dans une cabine ouverte à tous les vents, il n'a qu'une hâte, atterrir au plus vite. Hélas ! Le terrain ressemble à une couverture mitée parsemée de plaques



"Ils n'ont pas vécu longtemps,

Mais ils ont vécu intensément".

A la mémoire des pilotes de Normandie-Niemen, morts au combat. Poète inconnu.

de neige nageant dans une eau noirâtre. De Pange parvient à poser correctement le Out Dva : mi-atterrissage, mi-amerrissage.

Le dégel est un phénomène très particulier dans cette Russie, tant par sa durée (son accomplissement demande un mois), que par ses conséquences. Cela ressemble à une lutte acharnée entre le jour et la nuit, entre l'hiver et l'été (la brutalité du phénomène rend le printemps éphémère), soumettant homme, nature et machines à rude épreuve pendant un mois. Il faut subir ses caprices : gadoue le jour, patinoire la nuit. Tout ceci rend extrêmement pénible le travail de nos mécaniciens, transformés en véritables portefaix. Outre les servitudes inhérentes à leurs activités rendues difficiles par la température, l'absence d'abri, il leur faut porter les avions d'alerte en piste. Porter est bien le mot qui convient. Deux placés sous chaque aile soulagent le train d'atterrissage, deux placés de part et d'autre du plan fixe horizontal, dans le vent glacé de l'hélice, évitent que l'avion ne pique du nez. Quant au pilote, il s'efforce de maintenir le meilleur équilibre.

Qu'un décollage survienne et le pilote découvre un paysage qu'aucune carte de navigation n'est en mesure de lui restituer. L'eau a envahi le paysage : le moindre ruisseau est devenu rivière, celle-ci prend l'allure de fleuve; quant à ce dernier, ayant quitté son lit, il présente d'énormes ballonnements, rendant toute carte (quelque peu énigmatique par ses caractères cyrilliques) aléatoire.

Pendant les périodes de totale inactivité, l'on s'efforce d'améliorer la plate-forme. A défaut de système de drainage, trop long à installer, on fait appel à la main d'œuvre disponible pour servir un matériel des plus rustiques, ayant la propriété de ne jamais connaître la panne, à savoir, la boîte de conserve, la casserole et le seau pour tenter d'assécher la piste.

Quatre mois se sont écoulés depuis notre arrivée sur le front de Biélorussie. Suivant la formule consacrée, le calme règne sur l'ensemble du front. Ce qui n'empêche pas de vivre et de subir quelques escarmouches meurtrières. Normandie a perdu quatre pilotes, ce qui réduit dangereusement l'effectif.

Les changements de terrain intervenus laissent perplexe le stratège de l'escadrille, sauts de puces insignifiants qui amorcent une sorte de spirale serrée dont il a du mal à saisir le bien-fondé. Car, en effet, après une courte pointe vers l'ouest que chacun comprend et apprécie, notre route s'incurve vers l'est pour se stabiliser quelques kilomètres plus au nord, à Kationki, petit village situé à une trentaine de kilomètres de la ville d'Orel.

Pour la première fois, nous aurons l'occasion de côtoyer des kolkhoziens et de vivre avec eux.

Se produit alors un phénomène étrange et mystérieux. Quelques jours après notre installation, les Kationkai constatent avec stupeur que les poules ne pondent plus, bien qu'ayant conservé leur apparente vigueur.

En quoi la venue d'étrangers, fussent-ils Français, pouvait-elle engendrer un mal aussi pernicieux ? Et d'en référer à notre Commandement qui n'en peut mais, d'autant que pour des raisons de commodité, il s'est installé dans une Zimlemka (sorte d'abri souterrain) à



proximité des avions, imitant en cela nos mécaniciens qui, désireux de profiter des courtes nuits, vivent en permanence au pied de leurs avions. Ainsi donc, la vue d'étrangers aurait eu pour effet de provoquer un serrement inexplicable sur la poule kolkhozienne et la pénurie constatée.

La réalité est toute autre.

Nos réserves accumulées pendant le long trajet qui, de Grande-Bretagne, devait nous conduire en Russie, avaient fondu malgré les prétendues vertus que nos amis soviétiques attribuent à la Kacha (sorte de purée à base de sarrasin bouilli). Certes, il n'était pas question de les reconstituer, mais de maintenir une forme légère, respectueuse de l'état de pilote, tout en améliorant l'ordinaire.

A peine installés, nous sommes assaillis par les gamins qui, autre mystère, connaissaient quelques rudiments de la langue française dont le mot magique de "cigarette", mot alors inconnu de la langue russe qui conservait le terme de "papiroz".

Le rouble ne présentant aucun intérêt en ces lieux, sauf pour quelques joueurs de poker acharnés, naquit l'idée du troc. Encore fallait-il envisager une marchandise consommable et exempte de toute pollution, facile à camoufler même si son transport présentait quelque risque. L'œuf présentait les caractéristiques idéales pour ce genre d'échange. Ainsi fut élucidé le mal dont souffrait la gent gallinacée de Kationki.

D'autres, plus vaillants, natifs de la campagne ou en mal de campagne, s'employèrent aux travaux des champs, en l'occurrence, l'arrachage des patates, prétexte pour approcher les jeunes kolkhoziennes privées depuis le début de la guerre de la présence masculine. C'était oublier que les muscles formés par le maniement du manche à balai n'avaient qu'un lointain rapport avec le muscle paysan, fût-il féminin, capable de soulever et de balancer un sac de 50 kilos de patates sans effort apparent. Orgueil blessé, panache entaché, l'aviateur se retirait, admettant, une fois pour toutes, que le travail des champs doit rester au paysan.

*Yves Fauroux (à gauche)
et Joseph Risso,
photographiés devant un Yak UT-2.*

*Avion d'école et de liaison
produit à plus de 7 000 exemplaires,
le Yak UT-2 a été construit de 1937
jusqu'en 1944.*

*Après avoir formé plus
de 100 000 élèves dans
les écoles de pilotage,
le Yak UT-2 fut utilisé,
dans sa version d'après guerre,
par les aéro-clubs
d'Union Soviétique.*

Outre les œufs, fruits d'un commerce condamnable, les gamins restaient les seuls bénéficiaires des volutes bleues, quelques améliorations saisonnières permirent d'agrémenter l'ordinaire. Ventre creux rend astucieux.

Les bois de bouleaux - le bouleau est l'arbre symbole de la Russie - non seulement offraient les conditions



Le Général Géorgui Zakharov (à gauche) commandant la 303^e Division aérienne, à laquelle était rattachée Normandie-Niemen, en grande discussion avec les pilotes français, parmi lesquels on reconnaît le Commandant Delfino avec Matras, Sauvage, Marqui et André.

idéales pour le camouflage des hommes et des machines, mais constituaient un terrain propice à l'éclosion de délicieux cryptogames, cèpes en particulier.

Ah, les cèpes ! Quel meilleur ingrédient pour donner au " Spam " biquotidien quelque relief. Le " Spam ", source de protéines, venu d'Outre-Atlantique dans le cadre de l'aide américaine, nous avait enchantés à notre arrivée à Kationki, comme toute nouveauté, mais commençait à lasser nos papilles gustatives. Nos amis soviétiques, tout en appréciant cette aide venue d'Amérique, souhaitaient néanmoins de la part des Américains un effort plus important afin de les soulager de la pression des armées allemandes et réclamaient l'ouverture d'un second front à l'ouest. Cette dernière tardait à venir. A défaut, chaque ouverture de boîte de spam était saluée par l'expression : " *Mi otkrivayom vtoroi front* ", qui, correctement traduite, s'exprime ainsi : " Nous ouvrons le second front ". Le mot " spam "

disparut du vocabulaire pour laisser place à ce souhait. Moment difficile n'interdit ni humour ni dérision.

L'esprit inventif du Français face à une situation de pénurie est sans limite. Chacun de nous avait été doté d'un pistolet automatique de calibre 7,62 mm qu'il était tenu de porter même pendant les missions aériennes.

Les opinions divergeaient quant à son utilité, d'autant que l'entraînement au tir avait été quelque peu délaissé. L'occasion se présentait de joindre l'utile à l'agréable. Kationki, comme de nombreux villages de cette région, possédait une mare.

Silencieuse le jour, elle s'animait la nuit, lieu de prédilection d'une famille nombreuse de batraciens qui, apparemment, vivaient en parfaite harmonie avec les humains voisins. On devine ce qu'il advint à la surprise générale, nos seulement des malheureuses grenouilles victimes de

cette innovation bien de chez nous, mais aussi des Kationkais stupéfaits de constater que les cuisses de ces petites et inoffensives bestioles, après avoir été grillées au-dessus d'un feu de bois, disparaissaient dans les estomacs.

Mets de grande saveur dont le prix de revient était sans doute supérieur à celui du caviar et qui nous valut le sobriquet de " mangeurs de grenouilles ", attribué par les autochtones !

Pour nos mécaniciens français, réduits à l'état d'hommes des bois, la situation devint critique, les razzias nocturnes sur les patates s'avérant insuffisantes. D'aucun n'hésitèrent pas à mettre à la disposition de la communauté leurs talents de grimpeurs. Escaladant les bouleaux qui abritaient des nids de corbeaux, ils privèrent quelques familles croassantes de leur progéniture. L'explosion du réchaud à essence de construction artisanale mit fin à l'aventure.

Octobre 1943

Normandie, à l'image de toutes les unités engagées dans la fournaise de Koursk, avait vu ses rangs fondre au fur et à mesure de la marche vers l'Ouest, marche lente, pénible, douloureuse et qui marquait le pas quelque part au sud de Smolensk. On touchait à la fin de la campagne, meurtrière. L'automne, chaque jour davantage, creusait le sillon de l'hiver. Les bouleaux étiraient vers le ciel leur tronc vif-argent, semblant implorer le soleil déclinant. On sentait frémir le reflux de la nature ; on pressentait que bientôt tout se figerait. Seuls, les hommes refusaient encore l'avertissement, soucieux de préserver ou de conquérir les derniers arpents d'une terre meurtrie, ceux sur lesquels s'appuie souvent toute une stratégie ! Aussi, chaque sortie ou presque, se terminait par un combat, lutte désespérée des rescapés. De part et d'autre on concentrait tous les valides pour ces escarmouches d'arrière-garde, dans lesquelles l'instinct de conservation tenait lieu de tactique.

Le 13 octobre, six avions de Normandie, conduits par Albert, décollent pour une mission de couverture (ou de protection sur zone, on ne sait plus très bien si l'on doit interdire ou chasser. Mais qu'importe cette terminologie de puriste, puisque le résultat final est toujours le même.)

En approchant du secteur assigné, nous constatons qu'il est déjà occupé et que les occupants manifestent quelque excitation. Avions qui montent, qui piquent, qui tournent, virent en traînant au bout de leurs ailes des aigrettes blanches. Aucun doute, c'est l'empoignade, la bataille de chiens. Mais qui la subit et peut-être en sera la victime ? Il nous faut vérifier, mais sans donner l'éveil. Nous sommes trop bas et le soleil, au couchant, ne joue pas en notre faveur. Il nous faut gagner quelques centaines de mètres, condition nécessaire pour engager le combat.

Instinctivement, la manette des gaz est poussée en avant.

Autant d'accomplir s'il fallait sur le champ intervenir. Nous gagnons de l'altitude, lentement, pour ménager la vitesse.

Sur notre gauche la lutte continue, furibonde. Ah malheur ! Mais c'est un hallali. Deux LA 5 soviétiques se défendent comme des diables au milieu de 8 FW 190 qui les harcèlent, sans répit. Comment ont-ils pu en arriver là, leur situation est désespérée !

Surpris, sans doute alors qu'ils revenaient, soleil dans le dos !

Les FW 190 ne semblent pas nous avoir aperçus. C'est le moment d'intervenir. Quatre YAK plongent dans la mêlée. Je reste, avec mon équipier, sur mon perchoir. Sait-on jamais ? Tout est déjà si embrouillé que mieux vaut ne pas ajouter à la confusion. Les deux FW 190 qui poursuivent les deux LA 5 rompent, brutalement. Ont-ils senti le vent de l'attaque, le frisson né de la vue des balles traçantes, ou seulement réagi à ce commandement qui claque impérativement à l'oreille : BREAK ! Les LA 5 se dégagent. Mais c'est au tour d'un YAK d'être mal en point. Emporté par son élan, après avoir traversé le dispositif ennemi il est pris en chasse par un FW 190. Il cabre, nez dans le ciel. Sa situation paraît tout aussi désespérée que celle des LA 5 que l'on vient de sauver. L'Allemand gagne sur le Français. Retournement, je plonge, passe derrière le FW 190 et cabre aussitôt, sans ménagement.

Toujours docile, mon brave 21 répond bien. Me voilà dans la queue du FW 190, mais encore trop loin pour être certain de l'atteindre. Devant moi, les deux avions semblent faiblir, mais l'Allemand gagne encore sur le YAK. furieux sans doute d'avoir vu lui échapper un de deux LA 5, il va se venger sur l'un des importuns de la dernière minute. Il veut assurer son tir. L'œil rivé sur sa proie, il néglige ses arrières pensant que la verticale est par trop inconfortable pour un poursuivant, même aguerri.

Encore quelques secondes et la rafale déchirera le ciel. Et le YAK qui continue, à la verticale, sans dévier.

Le pilote est-il devenu inconscient pour se maintenir aussi longtemps dans une position aussi dangereuse ?

Je me rapproche du FW 190 qui grandit dans le collimateur. Je déplace légèrement le YAK sur la droite.

Je n'aime pas l'attaque plein arrière que j'évite depuis le jour où j'échappai par miracle aux tourbillons incandescents de deux Junkers J 487 qui se désintégraient sous mes yeux après avoir explosé à la suite d'une percussive, alors que je m'apprêtais, à moins de 100 mètres, à lâcher une première rafale sur le chef de la patrouille. Sur ma gauche, le fuselage du FW 190 montre sa croix noire.

C'est le moment. Une impulsion de l'index et la rafale part, canon de 20 et mitrailleuse de 13,2 à la fois.

Comme des " ploufs ". Trois petits trous noirs naissent sur le capot du moteur. Je crois entendre le bruit métallique de la tôle qui se déchire. Touché. L'hélice du FW 190 ralentit, hésite, s'arrête, se fige telle une croix, dans un ciel soudain devenu vide.

Dans le silence, l'avion s'immobilise, frémit, puis bascule.

Son nez s'incline, comme dans une ultime prière. Mortellement blessé, il tombe, inerte, s'enfonce et disparaît dans les ténèbres qui, déjà, obscurcissent la terre. Pas de corolle blanche de parachute, homme et machine s'effacent du ciel. Je ne verrai pas l'explosion, le réflexe commande de quitter rapidement une position tout aussi inconfortable que celle de celui que je viens d'abattre. D'autres la verront. Ceux qui, du sol, suivent, le cœur serré, la chute mortelle, jusqu'à ce que leur apparaisse, distincte, la silhouette taillée à la serpe avec les ailes carrées. Son nez plat qui leur indique que c'est bien un Allemand qui plonge vers son tombeau. Compte-rendu après l'atterrissage. De la Poype s'approche de moi pendant que je relate le combat. Hein ! Je l'ai bien amené celui-là : Hein ! On partage. Surpris par tant d'aplomb, j'acquiesce. Après tout, c'est peut-être vrai. La manœuvre n'avait-elle pas pour but de dégager les deux LA 5 ?



Mai - Juin 1944

Exsangue à l'issue de la 1ère campagne, Normandie se replie sur Toul, au sud de Moscou, dans l'attente de renforts.

De nombreux camarades rejoignent les rescapés. C'est désormais un Régiment, fort de quatre escadrilles à 10 avions, qui gagne le front le 25 mai 1944 et reprend sa place au sein de la 303ème Division aérienne.

Le terrain assigné a pour nom : Doubrovka.

Le village de Doubrovka, vidé de ses habitants, retirés sur le village voisin, nous attend. Ceux du B.A.O. (Battallion Aviatza Organizazia), organisation propre de l'Intendance soviétique, nous accueillent, heureux et fiers de recevoir les Français de ce régiment de chasse dont la presse et la radio ont si souvent parlé. Nous servir est pour eux un honneur.

Pégase n° 88 - janvier 1998

Après avoir remporté plus de 50 victoires homologuées, le groupe "Normandie" est fait Compagnon de la Libération par le général De Gaulle le 11 octobre 1943.

De gauche à droite :

Louis Astier, Michel Schick, Alexandre Laurent, Joseph Risso, Yves Mourier, Didier Béguin, Jules Joire, Pierre Pouyade, A. Corot, Marcel Albert, P. Pistrak, Marcel Lefèvre, J. de Saint-Phalle, Roland de La Poype, Henri Foucaud. (Sloboda - octobre 1943).



De gauche à droite :

Mirlesse, Drousenkov, Lefèvre, Tuslane, Durand et Albert. (Ivanovo - janvier 1943).

Doubrovka se distingue de la plupart des villages traversés. Ici, les isbas se dressent sur un promontoire sablonneux, au lieu de se serrer autour de la mer. Mais ce qui, pour nous, fait sa réputation est d'une toute autre nature. Avec Doubrovka, nous avons l'impression d'entrer dans l'histoire.

Vers l'est, le promontoire descend en pente douce. Ensuite vient un escarpement qui débouche sur un espace verdoyant que barre une courte falaise, raide, abrupte. A ses pieds serpente une rivière que l'on devine à peine. Tant est mince le filet bleu qui écrit son cours sur nos cartes de navigation que nous n'avons prêté aucune attention à son nom. Les gens du B.A.O. nous renseignent. Il s'agit de la petite Bétézina. La grande, la vraie, celle qui occupe nos manuels d'histoire, n'est plus bien loin : vers l'ouest. Le lieu respire la quiétude.

Le secteur est calme. De part et d'autre, on sort avec peine de la longue hibernation. On s'observe, on se tâte, c'est le premier round de la nouvelle reprise. Doubrovka se situe au centre d'un important dispositif qui identifie les villes de Orcha sur le fleuve, Dniepr au sud, Vitebsk sur la rivière Dvina au nord et Smolensk, vieille connaissance. La Dvina annonce la mer Baltique.

Les nouveaux prennent contact avec le front, au cours d'une de ces missions banales appelées reconnaissance de secteur destinées à familiariser les pilotes avec la géographie du lieu. Un avion se présente à contre-piste. Pour que le pilote manœuvre ainsi, au plus pressé, c'est que la situation doit être sérieuse. Manœuvre de précision, quelques secondes encore et l'atterrissage sera consommé. Hélas ! Le mauvais sort s'acharne sur l'oiseau blessé.

Parvenu à une dizaine de mètres de hauteur, brusquement, l'avion s'enflamme, sans doute victime d'une malheureuse conjugaison, une fuite d'essence et une malencontreuse étincelle. Le pilote précipite sa torche volante vers le sol, écrase l'avion, train rentré, ce qui l'arrête en quelques

mètres, bondit hors de la carlingue, ses vêtements enflammés, se roule dans la terre pour éteindre les flammes.

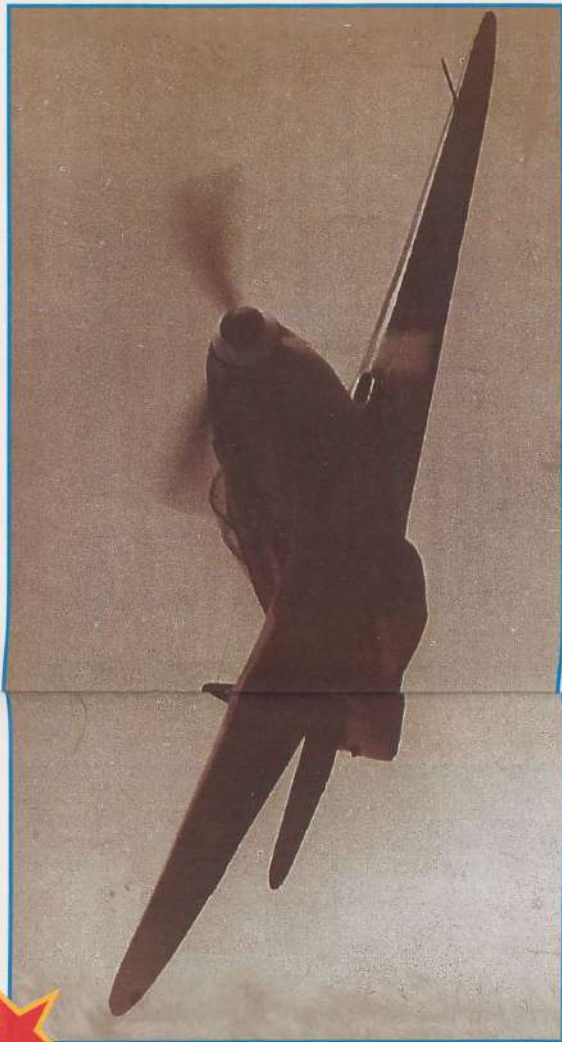
C'est Lefèvre, vétéran de la première campagne, titulaire de onze victoires. Grièvement brûlé, rapidement évacué vers Moscou, il meurt dans d'atroces souffrances alors que les Alliés débarquent sur sa terre de Normandie. Quelle tristesse ! Ce moment tant attendu, il ne l'aura pas vécu, lui qui suivait pas à pas la retraite des armées allemandes. A-t-il seulement compris le sens du message qu'une voix amicale glissait à son oreille : " Les Alliés ont débarqué chez toi, en Normandie " ? Nous ne verrons plus le Père Magloire peint sur le flanc de son YAK N°14.

Des avions allemands isolés s'aventurent la nuit, passant et repassant au-dessus de nos têtes. Pour quelle mission ? Difficile à imaginer !

Quoi qu'il en soit, ces survols importants agacent notre Commandant de Division qui décide de réagir. Comment intervenir ? Nous allons innover... dans la chasse de nuit. Rien n'existe et il faut faire vite. Une seule solution, l'improvisation.

La mission ne s'effectuera que par ciel clair. Sage décision, car le YAK s'est vu allégé des instruments essentiels pour ce genre de travail : horizon artificiel et gyro-compas. Aucun moyen de guidage, même élémentaire ; aucun moyen de navigation, même rudimentaire. Dans ces conditions, et la chose est primordiale, comment revenir au terrain, le localiser avec précision, atterrir sans casser du " bois " ? Qu'à cela ne tienne, répond notre Général qui en a vu bien d'autres pendant la guerre d'Espagne et en Mandchourie. D'un mouvement de la main, il balaye toutes les objections.

Voici comment se déroulera le vol. Quarante cinq minutes après le décollage, cette phase passée sous silence car allant de soi, ce qui laisse au pilote une marge de manœuvre (le YAK dispose d'une autonomie d'une heure et sera allumé au PC de la Division cantonnée dans le village voisin. Ce feu tiendra lieu de balise initiale. Parvenu à



la verticale de cette balise inédite, le pilote apercevra un second feu d'essence plus modeste, allumé au moment opportun par le préposé au " T " (le responsable qui doit indiquer de jour la direction du vent en déployant une étoffe en forme de " T "). Ce sera la balise d'entrée de piste, le point d'atterrissage où le pilote devra impérativement poser les roues.

Ancien de la chasse de nuit, j'ai le privilège d'exécuter la première sortie, couronnée par un total... insuccès.

Le contraire eût été surprenant, voire miraculeux. Dans l'immensité bleutée remplie de mille scintillements où seul le grésillement de la radio vous relie au monde terrestre, il faudrait une chance inouïe pour distinguer le halo de l'échappement d'un moteur ou buter sur la silhouette noire d'un bombardier de nuit. Et puis comment reconnaître un avion allemand d'un avion russe ?

Bref, quarante cinq minutes après le décollage, j'amorce la descente, survole la balise de Commandement qui semble jaillir telle la flamme d'un volcan du centre de la terre. On n'a pas l'air de

Pégase n° 88 - janvier 1998



Roger Penverne et son mécanicien (Lithuanie - 1944)

le carburant. Poursuivant, j'aperçois une lueur plus modeste sur ma gauche, c'est le terrain, le point d'impact.

Je règle le régime du moteur de manière à atténuer au maximum l'intensité des volutes jaunes et bleues, striées de flammèches rouges que

Pégase n° 88 - janvier 1998

descente idéal pour ne plus toucher à la manette des gaz, manœuvre dont les effets sur un avion monomoteur modifient sensiblement son comportement. La " fesse " m'est d'un grand secours, bien davantage que les instruments du bord qui, faute d'un éclairage approprié, ne m'apportent qu'une aide théorique. La luminosité de la balise rend impossible toute accommodation de l'œil. Par bonheur, la docilité du YAK compense tous ces inconvénients. A l'endroit indiqué, les roues prennent contact avec le sol.

Gaz réduits à fond, alors commence une cavalcade inoubliable. Sur le fond bleu-noir de l'horizon montent et descendent les flammes de l'échappement, dansant au rythme des amortisseurs. Jamais piste ne parut aussi cahoteuse. Le nez de l'avion s'élève, flotte un instant puis retombe, s'enfonce comme dans un abîme. Instinctivement, je serre le manche contre mon ventre de toutes mes forces de peur de voir disparaître ce nez dans l'obscurité. Enfin, la course folle s'arrête. A une dizaine de mètres sur ma gauche, une pâle lumière s'agite. C'est mon mécanicien qui m'indique la voie. Moteur coupé. Mission terminée. L'expérience sera renouvelée, sans plus de résultats.

Octobre 1994

Le soleil donne des signes de faiblesse. Déjà l'automne allonge les arbres, annonçant l'hiver. Dénudée, recroquevillée, la nature s'apprête pour un long sommeil. Quelques instants encore et les lieux d'un crépuscule éphémère s'évanouiront dans le silence d'une longue nuit. Une journée de l'offensive de l'Armée Rouge sur la Prusse Orientale s'achève. Qu'en relatera le Journal de Marche du Régiment Normandie-Niemen ?

Y sera-t-elle seulement mentionnée ? Le rédacteur n'a-t-il pas déjà remis sa plume ou, désabusé, ne s'apprête-t-il pas à y écrire un de ces laconiques R.A.S. Furtif, laconique, que d'efforts désormais dérisoires le R.A.S. n'a-t-il pas englobé !

C'est au tour de la patrouille Risso, Laurent Lemarre et Menut d'assurer la dernière mission de la journée, mission de couverture, mission trompeuse, aussi dangereuse que fastidieuse. Trompeuse, car se déroulant au-dessus du territoire ami, elle donne une idée fausse de la sécurité. Fastidieuse, car, comme l'indique si bien le mot de notre jargon imagé, elle consiste à "briquer" un axe pendant quarante cinq à cinquante minutes interminables. Dangereuse car ces aller-et-retour incessants qui rassurent les troupes amies, le ronflement du moteur et la douce chaleur de la cabine aidant finissent par endormir le corps et l'esprit. Alors que le regard se noie dans un horizon vide que l'œil regarde sans voir, que la pensée, déjà se porte sur le chemin du retour, alors surgit l'ennemi qui frappe, tel l'éclair, disparaît, laissant derrière lui un avion foudroyé!

Cinquante minutes! Quand viendra donc le moment de tourner enfin le dos à cette lumière aveuglante qui semble jaillir d'un prisme géant, se concentre dans un faisceau puissant, brûle l'horizon, répand la nuit sur la terre. Les yeux rougis, la rétine enflammée, chacun sent la lassitude le gagner, au point d'en oublier l'inconfortable parachute-siège. L'altitude agit, le manque d'oxygène prolongé tranquillise (pour plus de commodité nous ne portons pas de masque), la somnolence gagne. L'esprit s'embrume, le corps s'engourdit, la volonté s'évanouit; chacun sait pourtant...Mais comment s'arracher à cette torpeur envahissante? Gare à celui qui, surpris par une manœuvre, voit soudain son leader prendre du champ. Seul, isolé, écrasé par l'immensité d'un ciel soudain devenu hostile, il se sent abandonné. Pris de panique subite, il n'a de cesse que de rejoindre la patrouille. Son attention concentrée sur les trois silhouettes qui semblent fuir hors de sa portée, il oublie le danger, la mort qui toujours surgit de l'arrière.

Cinquante minutes ! Pour moi, envisager d'engager maintenant un combat serait mettre la patrouille en péril, les deux équipiers surtout.

Les aiguilles des jaugeurs de réservoirs d'aile sont là pour me rappeler à la réalité. Ceux de mes équipiers doivent être encore plus légers. Sollicitant sans cesse leur moteur pour "coller" à leur leader, pour parer à toute manœuvre rapide, ils ont dû entamer la réserve. Et puis un combat dans ce nuage rougeoyant, le risque de voir la patrouille dissociée, dispersée, est trop grand. Son leader perdu de vue, comment l'équipier, qui n'a qu'une idée approximative de sa position, retrouvera-t-il le terrain ? Non! D'évidence, il me faut éloigner d'eux l'inquiétude, l'angoisse, refuser le combat. Ah! que cet axe est devenu long! Chacun attend le virage libérateur, avec impatience. Encore quelques minutes et après une descente rapide, un atterrissage sur la lancée, nous retrouverons les copains qui déjà oublient dans une de ces interminables parties de poker!

Mais non! dans le lointain, légèrement plus haut, voici qu'apparaissent deux points. Irrésistiblement, ils appellent le regard. Aucun doute, ce sont deux avions. Leur position dans l'espace, le fait qu'ils paraissent s'élever en se rapprochant, les dénoncent comme ennemis. Le temps manque : impossible d'attendre pour les reconnaître. Il faudrait manœuvrer, ne fût-ce que pour réduire l'écart en altitude. Ceci ne manquerait pas de les alerter! Les signaler par radio ? Ce serait semer inutilement l'inquiétude dans la patrouille. Chacun chercherait à localiser l'ennemi, manœuvrerait, fébrilement, excitation inutile qui ne profiterait qu'à l'adversaire. Je décide de mettre fin à la mission, amorçe le virage tant attendu, tourne le dos à l'ennemi, place la patrouille dans la position la plus dangereuse, soleil dans le dos. Une aubaine pour l'attaquant!



L'auteur devant son appareil, au Bourget, en 1945.

C'est un piège, mais... Sans toucher au régime du moteur, je mets le YAK 3 en léger piqué; sans effort il accélère, l'anémomètre montre rapidement, les commandes répondent mieux. Autant de gagné, si malgré tout il fallait se battre. Je surveille les deux poursuivants. Un coup d'œil à l'opposé, le ciel est vide. Ils ne sont que deux.

Ils nous ont repéré et piquent derrière nous. Ils gagnent du terrain, se rapprochent. J'identifie des Messerschmitt 109. Leur choix semble fait. Mon équipier et moi seront leurs victimes. Ils savourent déjà leur double victoire : deux YAK se disloquant sous l'effet d'une rafale tirée à bout portant. Je vire légèrement sur la gauche, ils suivent la manœuvre. Obnubilés par une proie aussi facile, ils oublient de s'assurer que la patrouille n'est pas vulnérable. Non! Ils n'ont pas vu les avions de Lemarre et de Menut,

légèrement plus bas. Le voici à cinq cents mètres! Quatre cents mètres! C'est le moment. J'alerte Lemarre par radio : "Attention, je t'en amène deux ". J'accentue le virage à gauche, lentement, très lentement et cabre légèrement. Le YAK 3 excelle dans ce genre de manœuvre. Quelle finesse! Laurent a entendu. Il a compris tout de suite la manœuvre, ne manifeste aucun signe d'énervement, ne tente pas de se rapprocher. Il lui faut beaucoup de sang-froid pour cela et surtout une grande confiance. Bon. " Vu ".

C'est Lemarre qui par ce simple mot me dicte la suite. J'accentue le cabré, entraînant les Messer qui doivent maintenant se détacher dans le ciel. Lemarre se glisse sous eux. Une rafale, sèche, brève, mortelle et un avion tournoie, s'enfonce dans le nuage rougeoyant qui l'engloutit et se referme à jamais sur lui. Le leader, surpris,

dégage brutalement. Ah! Si nos réservoirs... Ah! Si Menut avait vu...

Le rédacteur du Journal de Marche en sera quitte pour reprendre la plume.

Soudain inspiré, il fera de cet événement un résumé éblouissant.

Non, le 27 octobre 1944 ne connaîtra pas de R.A.S.

Général Joseph RISSO

Ce texte a été publié pour la première fois dans la revue "Défense Aérienne", en décembre 1991, sous le titre "Une Grande aventure". Pégase exprime ses plus chaleureux remerciements au Général Risso qui lui a permis de publier ses souvenirs, ainsi qu'à Yves Donjon, dont le livre "Ceux de Normandie - Niemen" (Éditions Club 35) lui a été d'un précieux concours.



L'heure de la soupe.

De dos : La Poype. En face : Albert, avec de Pange...et les autres.