



C.F.P.N.A 1er Février 1943 - 16 Janvier 1946 “Ils GRANDIRONT”.

TORO ou la fin d’un “Marauder”.

Les pays au monde où les courses de taureaux sont appréciées et attirent les foules peuvent se compter sur les doigts d’une main. Les U.S.A n’en font pas partie, pourtant voici un cas qui eut lieu dans le Kansas et où le matador involontaire aurait bien mérité la queue et les deux oreilles.

Durant la dernière guerre, des contingents de jeunes Français, volontaires pour libérer leur pays de l’occupation Allemande, avaient été envoyés en Amérique pour devenir pilotes de guerre. Ces contingents suivaient des stages qui se renouvelaient de deux mois en deux mois, suivant une progression qui les amenait de “Primary” en “Advanced School” du brevet de pilote à la transformation sur avions de guerre.

Leurs moniteurs avaient été recrutés parmi les pilotes américains parlant le Français , dont quelques uns d’origine Canadienne , mais leur nombre restait insuffisant face aux besoins de formation.

Aussi le commandement des écoles de l’Armée de l’Air décida-t-il de choisir des pilotes Français parmi ceux du 1er détachement qui avaient le mieux réussi, et d’en faire à leur tour des moniteurs , ce qui faciliterait énormément les problèmes dûs aux barrières du langage.

C’est ainsi que le Lieutenant R.C., Bob pour ses amis devient moniteur sur bombardier bimoteur “Marauder” qui s’illustra jusqu’à la fin de la guerre.

La base d’entraînement où il fut affecté se trouvait à une quinzaine de kilomètres de Dodge City, ville du Far-West, située sur la Santa-Fe Trail, à mi-chemin de cet immense plateau montant de la vallée du Mississippi aux Montagnes Rocheuses.

Dodge City est très connue du monde des cow-boys et a fait l’objet de plusieurs films à grand spectacle sur les exploits de ce monde coloré des éleveurs de grands troupeaux de bétail. La ville en a gardé toutes les caractéristiques avec ses bars aux portes à deux battants.

Les larges plaines environnantes, pâturages illimités pour d’immenses troupeaux permirent la construction de plusieurs bases militaires pour bombardiers lourds. Non loin de là se trouvait également un centre d’entraînement pour quadrimoteurs B-29 : les fameuses super-forteresses volantes .

Toutes ces bases étaient construites pour une durée déterminée, pendant la période de guerre, mais n’en abritaient pas moins chacune plusieurs milliers d’hommes avec toute l’infrastructure et l’intendance que cela nécessitait.

Les habitants du pays regardaient toute cette activité temporaire avec bienveillance et l'animation qui régnait dans le bruit des moteurs à plein régime n'effrayait même pas les "Jack-Rabbits", énormes lièvres aux longues oreilles qu'on voyait par nichées entières, assis sur leur derrière, regarder les décollages et les atterrissages des bimoteurs lourds.

Si certains moniteurs étaient Français, les mécaniciens en revanche étaient tous Américains et ne parlaient que "l'Américain". Un équipage se composait en général du moniteur, de deux ou trois élèves et de deux mécaniciens volants.

Ce jour là, Bob, comme à l'habitude, fit faire l'inspection au sol du "Marauder" par ses deux élèves suivis des mécaniciens, vérifiant point par point les éléments mobiles de la cellule du bombardier de 18 tonnes. Puis ils se hissèrent, munis de leurs parachutes, par la trappe d'accès et à la cabine de pilotage.

Les deux mécaniciens avaient déjà pris place dans le compartiment arrière de navigation. Le premier élève s'installa à la place du copilote, le deuxième sur siège arrière de navigation avec les mécaniciens, Bob restant aux commandes place pilote.

La liste de vérification, l'indispensable "Check-list" entre les mains il en commença la lecture tandis que l'élève pilote vérifiait chacune des commandes ou manettes concernées et en confirmait la bonne position, sans oublier les niveaux des nombreux réservoirs de carburant. Il faut dire que le B-26 possédait en plus de ceux des ailes, des réservoirs jusque dans les compartiments à bombes à l'arrière avec toutes les conduites, valves et tuyauteries que cela nécessitait.

Bob éprouvait cependant une affection presque animale pour ce "Marauder" en forme de gros cigare, équipé de deux moteurs excellents s'il en fût : les fameux Pratt & Whitney R 2800, moteurs incroyables dont certains avaient tourné plusieurs heures, en essais, sans pression d'huile en y envoyant de la limaille de fer pour en éprouver la résistance à la détérioration en cas d'incident.

Ces moteurs étaient plus que bienvenus pour soulever et maintenir en vol cette masse aux ailes courtes. Les pilotes voisins de super-forteresse, munis eux de quatre moteurs s'étonnaient toujours de voir les pilotes de "Marauder" capables de faire décoller cet appareil qu'ils gratifiaient avec galanterie du nom de "Widow-Makers" "Les faiseurs de veuves".

D'ailleurs les pilotes de B-26 ne rognèrent-ils pas en les exhibant, le bout des ailes de leur insigne de pilote Américain pour montrer qu'ils étaient les pionniers de ces futurs engins aux surfaces alaires réduites, préfigurant les appareils de réaction dont on commençait seulement à parler.

Après le contact avec la tour de contrôle pour vol local l'élève pilote mit en marche le moteur gauche, puis le droit, après avoir libéré d'un geste du pouce les équipes au sol munies de batteries de démarrage et d'extincteurs.

Bob donna l'ordre de relâcher les freins dès la fin des essais moteurs et sous la conduite de l'élève, le bombardier roula sur ses gros pneus vers la piste d'envol pour ce qui devait être son dernier décollage.

Aussitôt en l'air les exercices de travail aérien se poursuivirent sans discontinuer tout en prenant de l'altitude.

Après une demi heure Bob demanda au premier élève, avant de céder la place au second, d'effectuer une procédure de vol sur un seul moteur - exercice indispensable, assez délicat sur ce type d'appareil. Les bras sur les accoudoirs, il surveillait comment le moteur gauche était coupé, l'hélice mise en drapeau pour offrir la moindre résistance au vent, et comment l'avion déséquilibré était progressivement remis en ligne de vol.

Malgré la vaillance accrue du seul moteur propulseur en service, ce plus lourd que l'air perdait de l'altitude et l'élève n'arrivait pas à stabiliser son avion. Il reçut l'ordre de remettre le moteur gauche en marche, mais il n'y arriva pas, s'activa en vain, manipulant d'une main les commandes de l'hélice, les manettes de mélange et de gaz, et de l'autre, essayant difficilement de maintenir l'avion en ligne de vol. Il se "confusa" "got confused" comme le fit ressortir l'enquête qui s'en suivit, au point que le moniteur dû reprendre les commandes et recommencer lui-même la procédure de remise en marche du moteur arrêté.

Là survint le drame, le moteur gauche ne voulut pas repartir, le mécanicien en vol appelé à son tour vérifia tous les circuits d'allumage et d'alimentation, rien n'y fit et l'avion continuait à perdre de l'altitude.

Bob inquiet et seul aux commandes surveillait étroitement la vitesse qu'il avait réduite, mais se rendit vite compte qu'en dépit du moteur droit poussé à fond, il ne pourrait pas rejoindre la base trop éloignée.

Il ordonna alors à l'équipage d'agrafer les parachutes et de se préparer à sauter. Il libéra les portes de la soute à bombes, meilleur passage en cas de danger. C'est alors qu'un des mécaniciens vint le prévenir que le moteur arrêté était en feu. Il lança aussitôt par radio l'appel de secours "Mayday" par trois fois en donnant sa position en précisant "Feu à bord". Mais au moment de faire sauter son équipage, il s'aperçut que le sol se rapprochait trop vite pour faire exécuter cette manoeuvre sans risques. Il donna l'ordre aux hommes de se fixer solidement aux harnais de leurs sièges, de s'arc-bouter et de se protéger la tête pour un atterrissage forcé qui devenait inéluctable.

Il ordonna à l'élève muni de son parachute siège de se caler entre le dossier trop bas de son siège de copilote et la cloison arrière de la cabine de pilotage pour lui éviter un dommage à la colonne vertébrale en cas de choc trop rude, et essaya de trouver un terrain contre le vent propice à l'atterrissage forcé du bombardier en feu.

Il n'eut guère le loisir de choisir. La descente était trop rapide s'il voulait éviter la perte de vitesse.

Une grande prairie se présenta sur sa gauche. Il n'hésita pas, train d'atterrissage rentré, il l'aborda en diagonale car elle était trop étroite.

Il coupa au bon moment les gaz du seul moteur en marche, rabattit tous les contacts, déclencha les extincteurs de bord et amorça l'atterrissage sur le ventre auquel l'avaient préparé de multiples simulations.

Tous volets sortis, à la limite de la vitesse de décrochage, il redressa la masse de 18 tonnes pour toucher la terre avec l'arrière du fuselage et avec une précision telle qu'il passa de justesse la haie de fils de fer barbelés destinés à contenir un troupeau de bovins précisément attroupés tout au long de la barrière.

Dans cet atterrissage ultra court il fut surpris de la douceur du contact avec le sol. L'avion freiné par la surface de contact glissa sur son gros ventre arrondi avant de se coucher sur l'aile gauche et s'arrêter dans un demi tour entouré de fumée et de poussière juste avant la lisière de l'autre côté du champ. Toute la partie gauche était maintenant en feu.

A peine stabilisé, mécaniciens et élèves sortirent ou plutôt jaillirent par les seules ouvertures supérieures de la cabine protégées par les épais Plexiglas relevés vers l'extérieur. Il sautèrent de la haute carlingue du côté opposé aux flammes pendant que Bob aidait le dernier élève à s'extraire fébrilement des sangles de son parachute dans lesquelles il était empêtré, pour sortir en même temps que lui chacun par une ouverture encore protégée par des Plexiglas et sauter au sol à leur tour. Leurs camarades couraient déjà vers la ferme qu'on apercevait au loin .

Bob fut le dernier à parvenir à la barrière de barbelés ; quand il fut sûr que personne n'était blessé et que l'équipage était au complet, éloigné de tout danger, il se retourna et vit la colonne tourbillonnante de flammes et de fumées qui se dégageait en force de tous les côtés de la masse métallique complètement touchée à mort avec son aile droite en l'air, agonisante.

Presque en même temps apparurent un voiture avec le fermier et sa femme et dans le ciel un avion alerté par les appels de détresse et la colonne de fumée.

Bob demanda s'il pouvait téléphoner et après un dernier regard aux vestiges flambants de ce qui avait été un bombardier B26 "Marauder" aux nombreuses heures de vol, il grimpa dans la voiture pour aller prévenir sa base du lieu et des circonstances de l'accident et dire que l'équipage était sain et sauf.

Mais dans tout ceci que deviennent les courses de taureaux , on ne le sut qu'un peu plus tard quand les secours et les pompiers de la base arrivèrent pour éteindre les restes de l'incendie : un jeune taureau, séparé du reste du troupeau avait été tué par le patin arrière du fuselage du "Marauder". Ce patin, en caoutchouc épais de la largeur d'une main était destiné à protéger l'extrémité de la cellule de bimoteur tricycle en cas d'arrondi trop prononcé au moment de l'atterrissage.

Le patin avait touché le taureau exactement entre les deux cornes , le tuant net d'un coup , le corps intact , mieux qu'à l'abattoir . Coup funeste du destin qui l'envoya à 180 kms heure au paradis des animaux et lui valut les honneurs du "New-York Times " qui relata l'accident arrivé au Kansas en titrant " Un Taureau sauve la vie d'un équipage Franco- Américain " et le texte expliquait qu'en relevant la tête, l'animal avait permis à l'avion d'obtenir un meilleur abordage au moment de l'impact avec le sol (!) .

Quant à Bob , nouveau matador aérien, il fut "accueilli " comme il se doit à son retour à la base : l'Etat Major assez satisfait qu'il n'y eût que des dommages matériels. Mais sa renommée fit le tour des mess et des cantines dont on imagine les commentaires.

Commentaires qui furent la semaine suivante salués d'un immense éclat de rire quand le "Prevost Marshall " officier intendant de la base, vint prévenir Bob que le fermier, en sus des indemnités déjà accordées pour les dégâts causés chez lui - dont le prix du taureau - venait réclamer le prix d'une vache morte douze jours après l'accident. Morte de quoi ?

..... d'amour ! Se gaussait la rumeur publique .

En réalité on fit droit à la demande supplémentaire du brave homme quand l'enquête révéla que la vache était morte après avoir brouté de l'herbe touchée par le produit des extincteurs des pompes d'incendie.

Cette histoire véridique s'est passée en Mars 1944, dans cet espace immense du Kansas préfigurant les pâturages infinis du paradis des bisons où se trouvait certainement en pleine gloire notre taureau nommé Auré " Olé" .

par Robert (Bob) Camby 1er détachement CFPNA.