

Préambule à « VMF-DG, escadrille maudite »

J'ai retrouvé récemment ce très vieil écrit, du moins : la dernière conversion, de 1996, pour ordinateur PC/Word, de source autrefois Apple2/Appleworks vers 1986 et +.

Maintenant en 2023, je le mets au propre puis sur Internet au format pdf, pour archives indicatives comme un de mes premiers romans. Je n'en suis pas du tout fier et j'ai ensuite ré-écrit plusieurs versions retournant cette histoire totalement imaginaire en mode pacifiste non-tueur (petit roman « La guerre de l'île pacifiste, 1941-48 », nouvelle « L'escadrille Moutons Noirs » dans le recueil de nouvelles « Ma Copine Tortue » volume 29), mais il peut paraître instructif de montrer l'original, de jeune téléspectateur intoxiqué par la série américaine « Les Têtes Brûlées » des années 1980 en France [avec le célèbre personnage Greg Pappy Boyington joué par Robert Bob Conrad, voir [https://fr.wikipedia.org/wiki/Les_T%C3%AAtes_br%C3%BBI%C3%A9es_\(s%C3%A9rie_t%C3%A9vis%C3%A9e\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Les_T%C3%AAtes_br%C3%BBI%C3%A9es_(s%C3%A9rie_t%C3%A9vis%C3%A9e))].

Dans le détail, ce n'est pas 3 versions qu'il y a eu mais 5, celle-ci étant la 3. La version 1 (« VMF-237 » ? inspirant la 4 ?) avait des mécaniciens jaloux des pilotes et se formant tout seuls au pilotage, puis obtenant en vrai des scores de chasse fabuleux pour 2 d'entre eux, le principal héros gentil, et mon préféré davantage introverti, nommé Rain donc Pluie en anglais, second un peu derrière mais battant les records officiels aussi. La version 2 (inspirant la 5) concernait un pilote américain touché en attaquant une base japonaise, et faisant la rencontre de la seule survivante, une infirmière lui parlant en japonais (transcrit en lettres latines – j'apprenais la langue japonaise « pour » écrire cette histoire).

J'ai un peu honte des valeurs sous-entendues (par les 3 premières versions, guerrières) : nationalisme tribal, militarisme, etc. (je suis devenu anti-nationaliste antimilitariste). Mais, baignant dans la propagande combattante guerrière, je rêvais à l'époque comme si ces valeurs allaient de soi (du moins en mode : « si on rêve un peu sans trop réfléchir pardon »). Mes extrapolations personnelles employaient simplement pareil décor, même si ce n'était pas une adhésion. Bref, je ne dis pas du tout « lisez-ça, c'est bien ! », mais : « en un sens, je regrette d'avoir écrit ça, mais je peux le montrer à titre indicatif, ça ne semble pas "à cacher" ». C'était aussi une étape dans mon parcours : ça fait semblant d'être un livre historique écrit par auteur « normal » (pas moi, anormal, sans prétention littéraire) employant des nous-parlâmes-reçûmes etc. (que je trouve horribles et n'emploie plu' jamais), enfin ce n'était pas illogique, simplement moche et comme prétentieux, quoiqu'abordant la voie fantaisie.

Dans les années 1990, j'ai acheté d'occasion puis lu l'ouvrage (en Anglais étasunien) autobiographique « Black Sheep One » (452 pages, éditions Presidio) de Gregory Boyington, et quelques passages étaient intéressants/étonnants (addiction à l'alcool décrite, insubordination cocasse, crois-je me souvenir), mais sans inspirer de retouche à mon histoire très dérivée. Ce livre véridique (en tant que souvenirs sincères, même partiellement inexacts éventuellement) ne contenait pas d'épisode romantique contrairement à la série télévisée éponyme, où apparaissaient finalement (en saison 2 ou 3 ?) des infirmières, l'une d'entre elle séduisant le héros. L'univers de la guerre était très masculin, pour protéger les femmes et enfants, lointains, théoriquement. Toutefois, j'avais entretemps vu le film MASH, concernant un hôpital avancé de la guerre de Corée, avec infirmières perdues ou lubriques. C'est un peu tout cela qui, amalgamé, a conduit à générer l'histoire qui suit.

VMF-DG, ESCADRILLE MAUDITE

par T. Hasegawa & B. Miller

Rêve de gosse ou révélation historique ? L'histoire tragique d'une poignée d'Américains et Américaines, perdus sur un îlot du Pacifique Sud en 1943, semble révéler une anecdote insoupçonnée de la seconde guerre mondiale. De nombreux historiens devront peut-être revoir leur copie, et il s'avère que trente ans avant le Viêt-Nam, des dérapages particulièrement odieux entachaient déjà l'aura de l'armée américaine.

C'est l'histoire, à peine croyable, d'une unité tenue au secret plus de 40 ans. Une escadrille qui compta dans ses rangs le plus grand as qu'ait jamais connu l'aviation américaine : un inconnu, qui ne fut jamais ni promu ni décoré...

		page
SOMMAIRE : "Historien d'investigation"		3
Une base secrète menacée	Guérilla sur mer	7
	Premiers contacts, premiers drames	10
	De pire en pire	12
La bataille de Santa Monica	Veillée d'armes	15
	L'envol des mécanos	18
	Premier bilan	21
Réaction des Etats-Majors	Demander le rapatriement	23
	Discipline !	25
	Fred J. Carson	26
	L'irréparable	29
L'Odyssée des survivants	Blouses blanches	31-32
	L'hiver 1943-44	34
	Dernier drame	35
Epilogue		36

(21/03/2023, de Christophe Meunier, dit X.Toff pour mes ouvrages aéronautiques, essentiellement graphiques et focalisés bipoutres ; tandis que Miller est la traduction en anglais de Meunier, et B. Miller singe une forme américaine de Bernard Millot l'auteur aéronautique français écrivant sur la guerre du Pacifique dans la collection Docavia, et puis Hasegawa est la marque de maquettes japonaise que j'aimais construire autrefois)

"Historien d'investigation"

Une des difficultés inhérentes au travail d'historien est la difficulté d'accès à des documents réellement de référence, à une information juste. En ce qui concerne l'époque contemporaine, le règne de l'information permet de dépister la plupart des mensonges, mais ceci n'exclut aucunement l'ignorance de secrets bien gardés - surtout dans les affaires militaires et plus particulièrement en ce qui concerne les troubles périodes de guerre.

La guerre du Pacifique, qui opposa les Etats-Unis au Japon de décembre 1941 à août 1945, semblait échapper quelque peu à ce flou suspect. Les vues stéréotypées inculquées par la propagande américaine avaient été rapidement écartées après-guerre, le manichéisme ne résistant pas aux témoignages, plaidoyers et dénonciations. Les erreurs diplomatiques, stratégiques ou tactiques des deux camps furent décelées et discutées, les armes secrètes tombèrent dans le domaine public, et les activités d'espionnage décisives furent révélées. Le dossier semblait donc clos et les historiens ne voyaient plus là un sujet de recherches – si l'on excepte les analyses pointillistes d'intérêt finalement mineur.

C'est dans ce contexte que nous reçûmes l'an passé un appel téléphonique saugrenu : un personnage du nom de Frank Williams, se présentant comme ancien mécanicien des US Marines en 1943, nous conviait à venir écouter la rocambolesque et scandaleuse aventure d'une unité aérienne restée secrète. Certes, toutes les anecdotes ou exploits ponctuels pouvant émailler une guerre ne méritent pas de passer à la postérité, mais notre interlocuteur prétendait que l'histoire de son unité était aussi celle du plus grand as américain de tous les temps, dont l'identité et le score n'auraient jamais été divulgués. Des milliers d'ouvrages historiques ou aéronautiques auraient donc été dans l'erreur en citant l'illustre record de Richard Bong, et ceux de David Mc Campbell, Gregory Boyington ou Joe Foss. Rappelons que ces immenses célébrités étaient jusqu'à aujourd'hui considérées comme les pilotes américains ayant abattu le plus d'avions ennemis en combat aérien (respectivement 40, 34, 28 et 26) – les trois derniers se signalant par le fait d'être numéros un de classements catégoriels (record de la Navy, record des pilotes ayant servi dans le Marine Corps, record du Marine Corps). Que de superlatifs et propos dithyrambiques seraient remis en question.

Ce scoop phénoménal, ainsi que la voix chevrotante qui nous parlait au téléphone, faisait évidemment penser à un canular, mais l'idée en était ingénieuse, et un compte-rendu astucieux pourrait peut-être intéresser un magazine (en parlant par exemple de "récit véridique", avant de conclure en précisant que l'histoire nous avait réellement été exposée, même si elle retraçait des évènements fictifs...). Le rendez-vous qui nous était proposé, à l'hôpital d'Albuquerque au Nouveau Mexique, imposait cependant un coûteux voyage de 3.000 kilomètres et l'affaire faillit en rester là. Nous conseillâmes au petit plaisantin, tout en gardant un ton sérieux, de s'adresser plutôt au journal local, qui serait toujours à même de nous consulter à titre d'expert.

C'est après coup que le doute nous envahit : et si ce n'était pas une plaisanterie ?... Après une nuit d'insomnie, nous appelions l'hôpital d'Albuquerque. Un vieil homme du nom de Frank Williams était effectivement soigné chez eux. Sa chambre ne possédait pas le téléphone, et son état empirant, il n'était plus possible de le transporter jusqu'à un récepteur, comme cela avait été possible la veille encore. L'après-midi même, nous nous envolions pour le Nouveau-Mexique...

Frank Williams, âgé de 62 ans, souffrait d'un cancer du foie. Son regard plein de reconnaissance et de soulagement paraissait de la plus grande sincérité. Il nous déclara avoir besoin de confesser, auprès d'une personne compréhensive, le secret qu'il avait gardé toute sa vie. Son récit, absolument captivant, nous posa un cas de conscience. Comment savoir s'il s'agissait d'une révélation majeure ou d'un pur délire mélangeant souvenirs et cauchemars ? Une infirmière nous ayant demandé de ne pas fatiguer le malade, il nous fallut revenir plusieurs jours consécutifs pour compléter l'interview (intégralement enregistrée). L'humble vétéran, après trois entrevues et quatre heures de récit, nous laissa cependant à notre désarroi, quand il tomba dans un coma profond... avant de décéder le surlendemain. A son enterrement, nous ne rencontrâmes que quelques voisins et un lointain parent de Californie. Personne n'était en mesure de nous confirmer le moindre détail concernant le passé militaire du disparu.

De retour à New York, nous consultâmes un couple de collègues ; tous deux se montraient sceptiques et parlaient de fabulation psychotique. Comment un historien réputé (comme moi) pouvait-il prendre au sérieux le délire d'un mourant ? Une histoire abracadabrante où un vieil homme mélangeait pêle-mêle ses souvenirs, des films de guerre moderne, et les infirmières qui étaient en train de le soigner... Nous décidâmes malgré tout de procéder à une analyse minutieuse, ne serait-ce que pour masquer le ridicule par un alibi méthodologique.

Le service historique de l'US Marine Corps allait nous faciliter la tâche. Première vérification, élémentaire, Frank Michael Williams était bien un vétéran de la guerre du Pacifique, né en 1922, et affecté comme mécanicien à l'unité de chasse VMF-614. Mais cette information officielle était assortie de démentis formels : le dénommé Williams, qui avait effectivement servi dans le secteur des Iles Carolines, y Était décédé en septembre 1943... Nous aurions pu en rester là, certain que le pauvre solitaire, mentalement affaibli par la vieillesse, avait fabulé sur le destin tragique d'un homonyme héroïque. L'histoire en question avait effectivement dû le marquer profondément : les noms de camarades d'armes qu'il avait mentionnés de mémoire étaient tous véridiques, et tous ces hommes étaient décédés en septembre 43 – mois où l'unité avait été décimée par une maladie inconnue, ne laissant aucun survivant. La recherche de l'article ou de l'émission ayant inspiré le pauvre homme resta cependant vaine : la VMF-614, petite unité sans grande gloire, n'avait fait l'objet d'aucune publication, et son nom n'avait même jamais été cité auprès du public... Comment donc Williams, modeste garagiste de la banlieue d'Albuquerque, avait-il pu avoir connaissance de cette somme de données ?

Le mystère devenant obsédant, nous décidâmes de suivre une hypothèse folle : comme dans les romans d'espionnage, les participants à une mission secrète auraient été déclarés officiellement morts pour mieux brouiller les pistes. Nous nous lançâmes donc à la recherche des

personnages cités par Williams. Et après de nombreux échecs téléphoniques, auprès d'homonymes, nous eûmes l'immense émotion de dénicher l'oiseau rare : Gary Thomson, ancien de la VMF-614 déclaré mort depuis plus de quarante ans, et que Williams nous avait présenté comme le dernier commandant de l'unité...

L'homme, craignant apparemment d'être poursuivi devant un tribunal militaire, ne tenait pas à parler – en dépit des garanties juridiques que nous pûmes lui fournir. Il nous fallut menacer de révéler toute l'histoire sans son consentement, pour le faire changer d'avis. Il nous reçut ainsi, à contre-cœur, dans la petite ville de l'Oregon où il exerçait la profession de géomètre. Et son récit, que nous nous efforçâmes de ne pas orienter par des questions prématurées, confirmait et complétait de manière cohérente les propos de Williams... Confirmait l'incroyable.

Ces deux témoignages, malgré leurs concordances, restaient extravagants et demandaient donc de sérieuses garanties. Comment savoir qui mentait, entre ces deux prétendus vétérans et les rapports officiels dormant dans les cartons ? Gary Thomson nous avait certes présenté l'avis de décès portant son nom et daté de 1943, certificat qu'avaient reçu ses parents – mais la pièce aurait pu être retrouvée chez un archiviste et constituer le point de départ d'une vaste tromperie. C'est en tout cas ce que nous répondirent les officiels du département historique du Marine Corps, qui authentifièrent le document.

Personnellement, nous doutions fort qu'un mourant se soit prêté à pareille farce. De même, à supposer que Thomson ait été complice d'une telle mise en scène, pourquoi aurait-il attendu notre absurde et coûteuse recherche ? Devait-il prendre contact avec nous par la suite ? Dans ce cas, pourquoi aurait-il montré tant de résistance à raconter ses prétendus souvenirs, au risque de nous décourager ? Mais ces éléments psychologiques restaient trop fragiles pour prétendre au scoop. L'enquête semblait dans l'impasse.

Pour en sortir, l'idée nous vint de passer une petite annonce dans trois magazines japonais, l'un d'histoire, l'autre d'anciens combattants, le dernier de maquettisme. Nous demandions si quelque ancien soldat nippon ayant servi dans le secteur des Iles Carolines en 1943-44 avait eu connaissance d'une bataille aérienne phénoménale, s'étant traduite par une hécatombe d'appareils japonais, sans que les Américains s'en soient jamais vantés, curieusement.

Nous reçûmes plusieurs réponses.

- De Kobe et Nagoya nous parvinrent les témoignages d'anciens mécaniciens de la base de Truk (Kinsuke Tamo et Takaji Surima – qu'ils en soient ici publiquement remerciés). Tous deux, à peu de choses près, citaient les mêmes pertes mémorables survenues fin 1943. Et chiffres et dates concordaient avec le tableau de chasse des héros méconnus, tel que nous l'avaient rapporté Williams et Thomson ! Les souvenirs de nos deux interlocuteurs japonais étaient cependant un peu trop imprécis pour que nous puissions tenir là une preuve formelle, indiscutable.

- L'élément décisif allait nous venir de la petite île de Truk elle-même, un mois plus tard. Un jeune et brillant étudiant japonais, Tameo Koyama, préparait en effet une thèse d'Histoire en compulsant les archives abandonnées sur cette base oubliée de Micronésie, à plusieurs milliers de kilomètres du territoire métropolitain. Les chiffres et anecdotes qu'il nous présentait avec la plus grande perplexité confirmaient cette fois avec

une exactitude prodigieuse nos propres données. Ce recoupement de deux sources totalement indépendantes pouvait valablement tenir lieu de preuve.

Nous retournâmes alors voir Gary Thomson, pour obtenir une chronologie, des dates, ou d'autres détails à même d'être confirmés par Koyama et d'appuyer ainsi le dossier. Nous espérions aussi des noms de responsables, des éléments à même d'expliquer la colossale anomalie que constituait ce silence de quarante ans – sur ce qui restera peut-être comme la plus grande hécatombe de l'histoire du combat aérien, rien de moins. Nous comptions enfin sur des éléments anecdotiques et une ambiance à même de colorer le fabuleux récit que nous nous apprêtions à faire. Nous cherchions aussi par ce biais à valoriser notre propre contribution aux révélations futures, l'élément décisif étant apporté par Koyama, qui disposait de sources officielles (si l'on peut nommer ainsi de vieux papiers ayant dormi plusieurs décennies dans le grenier d'une mairie délabrée, sur une petite île oubliée...).

Un échange de correspondance enthousiaste avec le jeune historien nippon s'en suivit. Cependant Koyama ne tenait pas à réaliser un article commun, pour des raisons liées entre autres choses à son statut universitaire. Il était également difficile de concilier l'impact médiatique aux Etats-Unis (qui nous obligeait à parler d'héroïsme fabuleux, de formidable bataille aérienne, etc.), avec la pudeur, la retenue et la compassion que Koyama devait au public japonais, aux familles des victimes tombées sous les coups américains. Notre généreux collaborateur nous offrait ainsi la paternité des révélations en Amérique, et l'honneur du scoop, des révélations fracassantes – pendant qu'il achevait sa thèse, libéré des invraisemblances qui l'avaient fait piétiner depuis des mois. Il accepta cependant que je le désigne par un pseudonyme, de co-auteur fictif à nom nippon, pour signifier qu'il y a eu vérification aussi côté japonais.

Cette générosité et cette gratitude paraissaient cependant trop belles pour être crédibles. Nous laisser seul monter en première ligne n'était-il pas la motivation véritable ? Koyama pouvait-il être le dernier acteur d'une vaste plaisanterie américano-japonaise visant à nous ridiculiser ? Torturé entre la perspective de briser notre carrière, et la crainte de devenir paranoïaque, nous nous décidâmes à obtenir du service historique de l'US Marine Corps le fin mot de l'histoire. Pour cela, il fallut hélas nous livrer à un chantage, comme avec Thomson : soit nous publions un article en accablant la hiérarchie militaire, en criant au scandale, au crime éhonté, soit l'on nous donnait accès au dossier secret de la VMF-614 et nous acceptions alors de rendre nos révélations moins polémiques, plus historiques.

La menace monta en haut lieu, et vérification faite, le Colonel Wayne Turner découvrit avec stupéfaction l'existence d'un dossier explosif, archivé sous la dénomination fantaisiste de VMF-DG. Une véritable bombe ! Pour éviter toute accusation de compromission avec les responsables qui avaient enterré l'histoire et commis des fautes lourdes, l'actuelle administration nous invita à venir consulter ces archives. Il nous fallut encore parlementer, afin de garder le privilège de révéler l'affaire nous-même, avant que les officiels n'en parlent. L'arrangement fut simple : nous acceptions de différer et tempérer nos fracassantes révélations, en l'échange d'accusations mieux ciblées.

Le dossier VMF-DG, bien que fort peu protocolaire, apporte la confirmation officielle, irréfutable, de l'époustouflant tableau de chasse de l'escadrille VMF-614. Mais les documents inclus reprennent aussi les plus rocambolesques éléments contés par Williams et Thomson, les plus atroces péripéties et luttes fratricides. Il nous fut d'ailleurs déclaré que c'était un véritable miracle si un tel dossier avait survécu à la guerre. Il était invraisemblable que les responsables n'aient pas brûlé ces éléments accablants. Selon toute vraisemblance, l'encombrant dossier aurait été archivé (en 1944) avec la plus grande discrétion grâce à une complicité dans les services administratifs ; cette épée de Damoclès était certainement destinée à imposer le silence à chacun, toute fuite risquant de briser la carrière (ou la vie civile) du dénonciateur.

Une commission d'enquête a été spécialement constituée pour réexaminer officiellement toute l'affaire. Une simple condamnation de principe devrait toucher les fautifs, tous décédés depuis des années, mais la complexité de la situation et le partage des torts empêcheront assurément la décoration rétroactive des héros. Quoi qu'il en soit, l'existence de "l'affaire 614" sera enfin officialisée, 40 après...

En attendant, c'est à nous que revient le privilège de révéler au monde la terrible aventure de cette escadrille maudite.

Voici donc le fruit fabuleux de ces dix-huit mois de recherches quasi obsessionnelles, de ces luttes acharnées contre le doute et les moqueries... une révision majeure qui laissera des traces indélébiles, récompense suprême pour un historien.

Une base secrète menacée

Si l'officieuse "escadrille VMF-DG" allait atteindre un degré de secret absolu, son unité source – la VMF-614 – avait déjà un statut particulièrement confidentiel. Pour comprendre les événements de septembre 1943, il faut nous replonger quelques mois en arrière, au moment de la genèse du projet "Reverse Backfire".

* Guérilla sur mer

Au début de 1943, la position américaine dans le Pacifique Sud n'est guère brillante. En dépit de la considérable victoire navale obtenue six mois plus tôt à Midway, la maîtrise des mers n'est absolument pas acquise, et la reconquête des îles piétine ; les convois de transport japonais acheminent en effet sans discontinuer des renforts et l'Amérique n'a pas encore acquis la puissance sous-marine nécessaire pour endiguer ce flot ininterrompu. Mobiliser porte-avions et cuirassés permettrait d'écraser momentanément le trafic, mais il serait irraisonnable d'immobiliser de telles forces à portée de l'aviation ennemie basée à terre. Les divers commandements rivalisèrent donc d'imagination pour trouver une solution, un moyen d'harasser l'ennemi à l'intérieur de ses propres lignes, en appui des forces sous-marines. Contre les déplacements inter-îles

proches de la ligne de front, tous nocturnes, quelques hydravions torpilleurs furent employés sans grand succès. A plus longue distance, des bombardiers moyens perfectionnèrent peu à peu leurs techniques d'attaque à basse altitude. Mais la solution la plus radicale fut proposée par le corps des Marines, coutumier des opérations risquées : installer en secret une base aérienne au beau milieu des lignes ennemies. Ceci permettrait de multiplier à l'envi les frappes ponctuelles sur les longs segments maritimes des routes nippones. Ce principe d'embuscades sur l'arrière des Japonais fut baptisé du nom de code "Contre-feu inverse".

Le projet, Évidemment secret, fut rapidement adopté et une série de reconnaissances aériennes recensa quelques îles susceptibles de recevoir la future base. Aucune ne répondait totalement au profil idéal : la position devait être suffisamment excentrée pour ne pas être visitée par l'ennemi, navires ou avions en transit, et suffisamment proche des routes suivies (car les petits monomoteurs, seuls capables de décoller d'une discrète clairière, ou d'une plage à peine aménagée, n'ont qu'une autonomie limitée). Aucune île ne semblant idéale, de douloureux compromis allaient devoir être consentis quand les techniciens de l'État-major trouvèrent une solution : plutôt que d'avoir à choisir entre des attaques à la bombe pénalisant l'autonomie et des mitraillages peu destructeurs, pourquoi ne pas affecter à l'unité les tout nouveaux projectiles autopropulsés (rockets HVAR) dont l'expérimentation devait de toute façon être menée à bien dans les mois à venir ? Cette solution adoptée, l'île de Santa Monica, située au Sud-Ouest de l'Archipel des Carolines, fut finalement sélectionnée. Aussitôt des hydravions amenèrent une équipe du génie, et avec l'aide de parachutages nocturnes répétés, une véritable base put être aménagée sur ce minuscule îlot boisé de 5 kilomètres carrés. Les mécaniciens furent dépêchés sur l'île le 23, avec matériel et munitions, par un sous-marin. Pour acheminer avions et pilotes, une opération plus risquée dût être menée à bien : un porte-avion léger fit une incursion solitaire de 1200 km dans les eaux ennemies, avant de lancer l'escadrille à l'extrême limite de son autonomie, et de battre immédiatement en retraite.

Ce convoi périlleux était la première mission de la toute nouvelle et top-secrète VMF-614. Le major Alvis, commandant d'escadrille, et le Lieutenant Freak, héros de Guadalcanal, allaient être les premières victimes d'une longue série. Trahis par leur moteur après avoir dépassé le point de non-retour, ils durent amerrir, sans le moindre espoir de secours. Par miracle, le Capitaine Barn put mener le reste de l'unité à bon port et sans détour – grâce à une navigation rigoureusement parfaite. L'atterrissage sur la piste ultra-courte fut également un moment d'angoisse, d'autant plus que les avions devaient patiemment attendre leur tour, avec la menace d'une panne sèche. La dextérité des pilotes et la célérité du personnel au sol permit cependant de récupérer tous les appareils sans perte supplémentaire.

L'unité était équipée de 23 chasseurs-bombardiers F4U-1 Corsair flambant neufs. Ceux-ci avaient été peints de couleurs tout à fait originales, rappelant les chasseurs japonais (vert moyen dessus, gris clair dessous, avec un épais liséré jaune sur le bord d'attaque des ailes): les avions n'ayant absolument pas à craindre dans le secteur d'être pris pour cible par une DCA amie, il s'agissait en effet d'encourager les erreurs d'identification. Dans le même esprit, les insignes nationaux étaient tout à la fois de petite taille et faiblement contrastés : au lieu du bleu marine

et blanc habituel, ils étaient bleu-vert (moyen et pâle) dessus, bleu-gris (moyen et pâle) dessous - le stratagème n'allait être repris que plusieurs décennies plus tard avec les marquages dits "basse visibilité".

Vingt-cinq pilotes avaient été affectés à l'unité. Après la disparition du major Alvis, le capitaine Henry Barn prit le commandement, conformément aux instructions préétablies (la mission, longue et risquée, prévoyait la perte "statistique" de 70% des pilotes en 12 mois, même si ceux-ci n'en savaient rien). L'ossature du groupe était constituée de 8 pilotes ayant l'expérience tout à la fois de la navigation au-dessus de l'océan et de l'attaque de navires. Avaient été adjoints, pour diriger d'éventuelles patrouilles de couverture, deux as de la chasse, le Lieutenant Matt Wayne et le Sergent Gary Thomson (titulaires respectivement de 5 et 6 victoires en combat aérien) ainsi que leurs alliés habituels, Stan Schneider et Bob Grimsby. Ces pilotes étaient assistés de quelques-uns des meilleurs jeunes formés au pilotage du très récent F4U Corsair.

L'effectif opérationnel escompté était en fait établi à une quinzaine de pilotes se relayant sur 10 appareils, mais tout renfort étant exclu par principe, il avait fallu constituer un effectif suffisant pour faire office de réserve. Dans le même esprit, un stock important d'essence, vivres et eau potable, avait été acheminé une fois pour toutes par sous-marin.

Un parachutage était a priori prévu la troisième semaine de chaque mois, mais la possibilité de maintenir ce mini-pont aérien en territoire ennemi n'était pas certain. Le risque de pénurie en pièces détachées conduisit à recourir aux tout meilleurs mécaniciens disponibles, pour maintenir quoi qu'il arrive la force de frappe au niveau adéquat. Le sergent Dick Flueger, vétéran connu pour sa débrouillardise, fut nommé chef du personnel au sol. Il serait assisté de quelques hommes de grande expérience comme lui. L'effectif était complété, comme chez les pilotes, par les meilleurs jeunes formés à la maintenance du tout nouveau F4U-1.

C'est donc une unité d'élite, forte de 48 hommes, qu'allait accueillir la petite île déserte et sa forêt tropicale. A l'exception du Capitaine Barn, c'est une fois rendus sur place que tous apprirent la nature de leur mission. Tout ce qu'ils savaient en partant était qu'ils se trouvaient enrôlés pour une mission de douze mois au front. Il n'avait pas été fait appel à des volontaires pour éviter tout ébruitement du projet et pour choisir librement les hommes jugés les plus adéquats.

Les premiers jours de juin furent employés à mettre au point les techniques de décollage et d'atterrissage à partir de la piste, portion de plage consolidée et marquée de quelques repères discrets et amovibles.

La première mission opérationnelle, une reconnaissance dans le secteur plein Ouest eut lieu le 11 Juin 1943. Aucun navire ennemi ne fut aperçu.

* Premiers contacts, premiers drames

C'est le 21 du même mois que fut rencontré le premier convoi japonais. Il ne fut pas attaqué, les Corsairs évitant de se faire repérer prématurément. Les contacts allaient par la suite se multiplier, permettant d'acquérir une certaine connaissance des routes navales usitées – en complément des indications fournies par l'expérience des sous-marinières. Cette tactique attentiste avait un but simple : si l'unité s'était lancée dans l'attaque aveugle et tous azimuts des objectifs passant à portée, l'ennemi aurait tôt fait de tracer le cercle des interventions, ce qui indiquerait au centre la base américaine... Le but était donc plutôt d'établir un barrage à l'endroit le plus judicieux, quitte à le déplacer si les Japonais en venaient à standardiser leurs horaires pour passer de nuit ce point géographique.

A la mi-juillet, le plan d'opérations était établi, et les Corsairs décollèrent dès lors avec les ailes chargées de rockets. La première attaque eut lieu le 17, contre un groupe de sept bateaux comprenant des transports de troupes et un pétrolier. L'escadrille, commandée par le capitaine Smith, réalisa ce jour-là un massacre : deux transports de troupes furent incendiés et des milliers de soldats tués – épargnant autant de vies américaines sur le front. Ce résultat ne fut cependant pas obtenu sans perte : le Sergent Joe Loran fut victime de l'explosion effroyable du pétrolier, qui sous l'impact des rockets, projeta des débris à 300 mètres de haut.

Le même scénario se reproduisit six jours plus tard, sans perte cette fois. Deux cargos furent envoyés par le fond.

Si de tels scores avaient pu se répéter durablement, la VMF-614 serait devenue la terreur du Pacifique. Cependant, la première surprise passée, les convois Japonais adoptèrent une attitude plus prudente, méfiante, avec vraisemblablement des systèmes de guet aérien. Les navires attaqués ne furent plus jamais passifs, immobiles, et les pilotes américains ne mirent plus que de rares coups au but, compte tenu des manœuvres évasives de leurs cibles. Le rapport radio à courte-portée communiqué à l'avion de transport du 21 Aout fait état de 7 navires ennemis coulés depuis le début de la mission (soit seulement 2 au cours des 4 dernières semaines), plus un endommagé.

Parallèlement, le taux de perte s'accrut de manière préoccupante. Les contre-torpilleurs escortant certains convois avaient en effet été munis de pièces anti-aériennes, et les pilotes américains devaient plonger au milieu d'un mur de feu pour se mettre en position de tir. Le 21 Aout, cinq pilotes avaient déjà été perdus au combat. Trois d'entre eux avaient pu amerrir en catastrophe, mais leur sort, entre les mains de Japonais ivres de vengeance, était plus un sujet d'effroi que de réconfort (le respect des prisonniers de guerre n'étant que très théorique).

Sur la base de Santa-Monica, l'ambiance s'était rapidement dégradée. L'angoisse des pilotes, l'irascibilité de certains vieux mécanos roublards, les rancœurs entre individus, avaient pris une dimension inquiétante. Ceci n'était pas incompréhensible dans cette situation d'abandon, marquée par l'absence de secours possible : une panne de moteur en mer signifiant une condamnation à mort, les pilotes molestaient leurs mécaniciens au moindre raté, au plus léger signe de nonchalance. La disparité de statut était si criante – entre les aviateurs risquant leur vie dans des missions suicidaires, et le personnel au sol en sécurité sur une base inconnue de l'ennemi – qu'une véritable fracture s'instaura.

Certes, dans tout monde clos, dangereux et sans loisirs, des tensions psychologiques sont inévitables. Mais le 30 août se produisit un accident d'une extrême gravité. Un pilote ivre, George Murphie, déambulant sur la base, bouscula des armuriers. Ce qui n'était qu'une plaisanterie de mauvais goût tourna au tragique, quand la chute d'une rocket sur une pierre mit malencontreusement à feu la charge explosive. La déflagration blessa grièvement l'un des manutentionnaires – ce qui, chacun en avait conscience, signifiait sa mort prochaine, aucune évacuation vers un hôpital n'étant évidemment possible. La victime était Wallie Mc Brite, une des figures les plus colorées de la vieille garde – ancien de Guadalcanal, comme Flueger et plusieurs autres.

La réaction des collègues du blessé fut malheureusement d'une violence disproportionnée. Une dizaine de mécanos et armuriers se jetèrent sur le responsable, Murphie, et le rouèrent de coups. Défiguré, les jambes brisées à coup de clés à molette, le malheureux hurlait à la mort, couvrant même les râles de l'armurier éventré. Attisant la folie vengeresse, le mécanicien chef exhorta ses subordonnés à massacrer le "criminel". Sortant de leurs baraquements, plusieurs pilotes affolés cherchèrent à s'interposer. La mêlée dégénéra rapidement en bagarre générale. Mais il ne s'agissait pas d'une rixe ordinaire, de combats rituels. Gary Thomson, se tenant loyalement en position de boxeur, fut assommé par un violent coup asséné par derrière, lui brisant l'épaule. Plusieurs pilotes eurent le crâne fracassé par des coups de clé ou de barre de fer. Tués nets. Horrifiés, certains hommes allèrent chercher leurs armes de poing. Tirant des coups de feu en l'air pour ramener le calme, ils furent violemment attaqués, et se défendirent en tirant sur leurs assaillants, qui furent décimés en moins d'une minute.

Ce n'est qu'alors que revint le calme. Une douzaine de mécaniciens gisaient au sol, mortellement blessés – la "vieille garde" dans sa totalité. Leurs jeunes collègues, quotidiennement rudoyés et brimés par les aînés, ne s'étaient pas joints à la bagarre. Côté pilotes, la solidarité avait pleinement joué, mais l'on comptait trois morts, et un silence pesant séparait maintenant les deux groupes restant face à face. Pilotes et jeunes mécanos. C'est alors qu'un des hommes perdit le contrôle de lui-même. Se sentant peut-être menacé, le jeune armurier Rodney J. Philips rentra précipitamment dans sa tente, et en ressortit avec une mitraillette (équivalent américain ancien des célèbres kalachnikov d'aujourd'hui). Avant que quiconque ait pu réagir, il avait tiré trois rafales, balayant les rangs des pilotes. Maîtrisé enfin par ses collègues, il fut maintenu face contre terre. Un pilote blessé et armé, Stan Schneider, voulut se faire justice, et tira au jugé vers les mécaniciens, faisant éclater la boîte crânienne de George Lubs – le meilleur ami de Frank Williams – et blessant légèrement Thomas Rain. Heureusement, Schneider fut également maîtrisé, désarmé, par ses confrères, et une nouvelle escalade fut ainsi évitée de justesse.

Dans le calme relatif qui suivit, scellé par des gestes d'apaisement de part et d'autre, on se pencha sur le sort des blessés. Sur les 25 mécaniciens, 7 avaient été tués, et 6 étaient plus ou moins gravement touchés. Côté pilotes, il n'y avait plu' que quatre hommes indemnes, parmi les 18 que comptait l'unité une demi-heure plus tôt. Outre Murphie, achevé dans la bagarre, et les deux hommes tués à coups de barres de fer, neuf pilotes étaient morts sous les balles de Philips.

Ces chiffres effrayants, insensés, ne figurèrent jamais au dossier de la VMF-614. Le rapport en faisant état constitua l'une des pièces "mises de côté" sous la rubrique VMF-DG – mais n'anticipons pas.

Il est difficile de dépeindre le désarroi et l'horreur que ressentirent les survivants. Une simple bousculade idiote avait débouché sur ce champ de cadavres, de corps ensanglantés, de gémissements désespérés. Visages défigurés, défoncés, poitrines transpercées, abdomens éventrés

Les 8 blessés n'avaient guère d'espoir – Ross, l'infirmier, étant l'un des 19 hommes décédés. Seuls Gary Thomson (fracture ouverte de la clavicule) et Tommy Rain (blessure par balle au niveau du bras) avaient quelque chance de survie, si leurs plaies ne s'infectaient pas. Les hommes indemnes percevaient quant à eux la menace d'une condamnation collective en cour martiale, et de nombreuses peines de mort. Plusieurs pilotes avaient tué (des Américains, pas des ennemis), et les mécaniciens novices n'avaient rien fait pour s'interposer : tous avaient une forme de culpabilité. La VMF-614 venait de se condamner.

* De pire en pire

Les jours qui suivirent furent consacrés à l'enterrement des victimes, dans un silence pesant, de moins en moins perturbés par les râles des blessés. En l'espace de quelques jours, les plus gravement touchés étaient tous décédés. Certains dans d'abominables souffrances.

Seul officier survivant, le lieutenant Wayne prit implicitement le commandement de la base. Sans opposition de la part des mécaniciens. Le cas de Philips était plus un élément d'embarras que de discorde. Stan Schneider disparu, le jeune homme restait seul face aux accusations. Certes, les pilotes Rydes et Tempford avaient également tué, mais ils pouvaient dans une certaine mesure invoquer la légitime défense. Les choses auraient pu être simples si Philips était resté prostré, sans montrer de résistance à une réclusion de principe. Mais, son geste de folie n'avait pas été seulement passager, et c'est de force qu'il dut être enfermé. Par ceux qui avaient été ses confrères.

Quatre jours après les tragiques événements, il ne restait plus de tombe à creuser. Les blessés ne demandaient pas non plus de soins particuliers – John Boyner, ancien scout, avait réduit la fracture de Thomson, en dépit d'une maladresse atrocement douloureuse. L'inaction devenant de plus en plus manifeste, Wayne réunit les 17 survivants (Thomson, Rain et Philips compris) pour décider de la marche à suivre.

La discussion explora l'éventail des possibilités L'effectif de combat étant réduit à quatre individus (pour, paradoxalement, seize avions en état de vol), pouvait-on maintenir l'ancien rythme de raids quotidiens ? Les pilotes restants considéraient-ils leurs compétences en navigation suffisantes pour repartir en mission ? Pouvait-on abandonner les attaques dans l'attente d'un message du commandement – au risque d'être accusé de manquement au devoir ? Les soldats ayant laissé leurs camarades s'entretuer risquaient-ils une condamnation en cour martiale ? Fallait-il mentir aux instances supérieures en déclarant que les morts avaient été victimes de Japonais ? Serait-il judicieux de faire exploser des

bombes ici ou là pour rendre l'hypothèse crédible ? Que faudrait-il déclarer au transport devant survoler l'île dans trois semaines ? Un rapatriement anticipé était-il plausible, si l'on se disait repéré ? Et comment expliquer dans ce cas que l'ennemi n'ait pas rasé l'île ?

Le plan qui ressortit de ces discussions fut le suivant : le drame serait attribué à un accident, rendu crédible en faisant sauter une tente – tout en veillant à ne pas mettre le feu au couvert forestier. Les pilotes reprendraient leur mission, au rythme d'une sortie tous les deux jours. Le commandement serait informé de ces éléments.

Si la culpabilité restait obsédante, l'avenir paraissait un peu moins sombre. Et c'est avec un certain soulagement que reprirent place les gestes habituels. Révisions, réparation, armement, briefing. Le répit allait hélas être de courte durée.

En effet, la première mission de la nouvelle escadrille, dérisoire, allait entraîner des conséquences beaucoup plus graves que les dizaines de raids précédents. En ce 4 septembre 1943, les quatre chasseurs américains eurent en effet la malchance de rencontrer un groupe de destroyers ennemis. N'écoutant que leur devoir, et avec vraisemblablement le désir de se racheter, les quatre héros (Matt Wayne, George Rydes, Richard Tempford et Peter Ham) s'élancèrent dans un assaut-suicide. Le lieutenant Wayne fut le premier touché, par une salve japonaise. Son appareil se désintégra sous les yeux de Peter Ham, son ailier. Celui-ci parvint malgré tout à se placer en position de tir et lança sa bordée de rockets. Dont deux au moins firent mouche.

Quand il eut effectué sa ressource, miraculeusement indemne, Ham dut constater que l'avion de Dick Tempford avait lui aussi disparu du ciel. Disparu dans les flots. Et le moteur de Rydes traînait une épaisse fumée noire, tandis que le destroyer avarié parvenait à étouffer son propre incendie. L'échec était lourdement payé.

Bien que se sachant condamné, incapable de tenir l'air jusqu'à Santa-Monica, Rydes tenta l'impossible retour. Ham ne put se résoudre à l'abandonner et se laissa rattraper, un peu dépasser même. Les deux hommes firent route de concert pendant une dizaine de minutes, l'infortuné pilote de l'appareil touché perdant peu à peu de la vitesse, de l'altitude.

Mais le drame prit encore une autre dimension quand, par la plus grande malchance, la route des deux hommes croisa celle d'un appareil de reconnaissance nippon. Jamais auparavant la VMF-614 n'avait rencontré d'avion ennemi, le secteur étant très éloigné de toute base aérienne. L'Etat-Major de la base de Truk venait cependant de démarrer, le 29 Aout, une intense campagne de recherches à longue distance, pour localiser la base américaine "pirate", ou le porte-avions "fantôme", responsable des embuscades subies par la marine. L'immense panache de fumée que traînait l'appareil de Rydes fut certainement le facteur essentiel qui fit repérer les avions américains. Par ailleurs, Pete Ham était trop occupé par le sort de son camarade pour scruter le ciel avec l'attention voulue. L'avion nippon put donc se placer hors de vue, derrière les Américains, tout en restant en sécurité, en altitude. Dès lors, le retour des aviateurs allait à leur insu démasquer leur base.

Il est permis de se demander quelle aurait été l'attitude de Pete Ham s'il s'était aperçu de la présence de l'avion ennemi. Ne disposant pas de suffisamment de carburant pour monter attaquer l'intrus en altitude avant de rentrer, se serait-il sacrifié en ne retournant pas à Santa-

Monica ? Rydes quant à lui n'eut bientôt plu' d'espoir, son appareil rasait dangereusement les vagues, alors que l'île la plus proche – sans même parler de la base – se situait à plus d'une centaine de kilomètres. Sans doute aveuglé par la fumée, intoxiqué, il ne vit pas venir l'élément liquide et son appareil entra brutalement en contact avec les flots, plongeant instantanément dans les profondeurs. Cette fin aussi violente que tragique scella le sort de Santa-Monica, indirectement. En effet, si le malheureux avait pu amerrir en douceur, son camarade serait sûrement resté un instant, cercler autour de l'épave flottante, pour adresser un adieu pathétique au condamné. Et cette dernière occasion de jeter un regard un arrière, de faire un tour d'horizon, fut malheureusement manquée.

Quelques heures plus tard, quand les hommes restés à Santa-Monica entendirent le grondement des moteurs en approche, le soulagement habituel se mua rapidement en horreur. Non seulement trois des quatre Corsairs manquaient à l'appel, mais haut dans le ciel, la sinistre silhouette d'un bimoteur constituait une menace terrifiante. Quittant la plage, des meccanos se ruèrent vers les baraquements, pour rompre le silence radio et diriger Pete Ham vers l'intrus. Ils ne parvinrent hélas pas à établir le contact, les pilotes ayant coutume de débrancher leur radio, les consignes de silence étant draconiennes. Et le Corsair atterrit. En fait, il n'aurait eu aucune chance d'intercepter le rapide appareil japonais, qui disposait d'un considérable avantage d'altitude.

Frank Williams sauta sur l'aile du chasseur avant même qu'il ait stoppé, hurlant la nouvelle au pilote, la voix couverte par les grondements du moteur Pratt et Whitney, les sifflements de l'hélice. L'appareil s'immobilisa enfin, régime coupé, et l'infortuné mécanicien put se faire entendre. Ses collègues, sans plus attendre, faisaient faire demi-tour à l'appareil. Le pilote secoua cependant la tête, lucide. "Trop tard, le salaud doit déjà avoir ameuté tout le monde, là-bas." C'était là une évidence, et tenter d'intercepter l'intrus était vain. Cependant, Ham avait tort d'estimer qu'un redécollage ne servirait à rien, car l'équipage japonais prit le temps de peaufiner son observation, en descendant même relativement bas. La manœuvre n'était pas suicidaire car il convertissait là son altitude en vitesse, et pourrait s'échapper plein gaz à la moindre alerte. Gary Thomson reconnut à cette occasion l'appareil, un Dinah de l'armée, appareil ultra-rapide dont un exemplaire l'avait littéralement semé, au cours d'une mission de son premier tour d'opération.

Quand l'appareil mit enfin le cap vers l'horizon, l'abattement était absolu, dans les rangs des Américains. Quand bien même les filets de camouflage avaient pu suffire à masquer les appareils parqués en lisière de plage, sous les premiers arbres quand bien même l'île serait passée pour une simple et bénigne escale de ravitaillement, les Japonais allaient attaquer, bombarder. Et les hommes ne voyaient pas comment leur espérance de vie pourrait dépasser quelques heures.

La bataille de Santa Monica

En fait, l'éloignement des bases japonaises était tel qu'une attaque était matériellement impossible avant la tombée de la nuit, et donc le lendemain matin. Les Américains ne pouvait certes exclure l'hypothèse qu'un porte-avions nippon croisant dans les parages lance un raid immédiat, mais ils ignoraient les rivalités entre Marine et Armée impériales, qui interdisaient pratiquement ce type d'opérations combinées.

* Veillée d'armes

Sur la base japonaise de Truk, ce nécessaire délai de réponse allait avoir d'importantes conséquences. En effet, il permit au convoi attaqué dans la journée par les hommes de Matt Wayne de rallier Truk. Et à son bord, blessé par les meurtrières rockets de Pete Ham, se trouvait le nouveau commandant de la base, le colonel Ishikawa. Fou de rage à l'idée que son prédécesseur ait laissé ainsi s'installer une menace grave sur les convois, Ishikawa exigea de prendre immédiatement ses fonctions, malgré ses blessures. Et le repaire de Santa Monica étant découvert, avec "ce qui semblait être plusieurs dizaines de chasseurs camouflés", il monta une gigantesque expédition punitive, devant anéantir, pulvériser cet abcès. Pas moins de cinquante bombardiers à long rayon d'action, soit la totalité des bimoteurs de combat, furent mobilisés

L'officier devait vraisemblablement être dans une colère phénoménale, car les chefs d'escadrille auraient normalement dû contester ce plan d'opérations. Face à l'opposition potentielle d'une vingtaine de Corsairs, il était en effet déraisonnable d'engager aveuglément un si fort effectif. Surtout compte tenu des distances, interdisant toute escorte de chasseurs.

Les risques étaient en fait infiniment moindres que ce que les aviateurs Japonais pouvaient craindre. En effet, s'il y avait effectivement 15 monomoteurs à Santa-Monica, l'unité ne comptait plus qu'un seul et unique pilote. Gary Thomson était en effet totalement hors d'état de prendre place dans un cockpit, même dans une situation aussi grave. Souffrant le martyr au moindre mouvement, pouvant à peine marcher, il n'aurait jamais pu grimper à bord, même aidé par les mécaniciens – et encore moins combattre, ou simplement aider utilement Pete Ham.

Pourtant, Thomson ne pouvait se résoudre à l'apathie et au désespoir. Se remémorant la discussion orchestrée quelques jours plus tôt par le lieutenant Wayne, dont Ham racontait la fin héroïque, Gary Thomson cherchait intensément quelles possibilités restaient ouvertes. Tout d'abord : quelle était la menace ? Les Japonais allaient-ils débarquer pour tenter de s'emparer des ultra-modernes Corsairs et de leurs révolutionnaires rockets ? Dans ce cas, quelles étaient les chances de survivre à une reddition ? Il faut ici rappeler que la propagande américaine avait complaisamment popularisé l'idée que les Japonais infligeaient des traitements inhumains à leurs prisonniers, quand ils ne les laissaient pas mourir de faim. Et si les hommes se rendaient sans combattre, ne risquaient-ils pas la peine de mort pour désertion, s'ils étaient un jour libérés ? S'il fallait se battre, l'île était-elle défendable, contre un assaut maritime dans quelques jours, contre une attaque parachutiste

imminente ? Et si les Japonais préféraient se contenter d'anéantir la menace, chercheraient-ils à simplement mitrailler les appareils, ou bien à raser l'île à coups de bombes incendiaires ? Dans le premier cas, pourrait-on sauver les vies humaines en offrant les avions en enfilade, sur la plage ? Dans le second cas, y avait-il un espoir de survie en se réfugiant dans la mer, quand ferait rage l'incendie ? Il était en tout cas évident que Ham ne pourrait repousser seul l'attaque aérienne, quelle qu'elle soit.

C'est à partir de ces réflexions solitaires que Thomson engagea le débat avec ses compagnons d'infortune – et subordonnés. Une franche panique sembla répondre aux hypothèses basées sur une reddition ou un pacte implicite avec les Japonais. La plupart des hommes étaient convaincus d'être torturés à mort si le fourbe ennemi était amené à débarquer. Et offrir les Corsairs aux coups les convaincrat qu'ils pouvaient investir la place sans crainte. Pourtant, il n'y avait rigoureusement aucun espoir non plus de survie dans le combat.

C'est alors que Pete Ham prit la parole, après avoir écouté des minutes entières sans mot dire. Il déclara qu'il avait pour sa part une petite chance de survie, en quittant Santa-Monica pour aller se parachuter sur une autre île. L'idée fut accueillie avec une certaine violence verbale par les mécaniciens. "Lâcheur, salaud, déserteur" – ce à quoi Ham répondit que le personnel au sol était un ramassis de planqués n'ayant jamais risqué leur vie pour le drapeau, et qu'il avait, lui, fait plus que son devoir. Et à quoi servirait donc le fait qu'il se lance seul à l'assaut d'une meute d'assaillants, sans la moindre chance d'en sortir vivant, et avec une forte probabilité d'être abattu avant même d'avoir tiré une seule rafale ? Un mécanicien, peut-être Ramirez, émit alors l'idée d'aménager un poste passager derrière l'habitacle de Ham, pour aller parachuter les hommes un à un sur cette nouvelle île.

L'idée, aussi saugrenue soit-elle, redonna un semblant d'espoir à la majorité des hommes. Seul Thomson, incapable d'accomplir l'opération du fait de sa blessure, se sentit profondément déprimé à l'idée d'être abandonné, seul sur l'île et sous les bombes. La discussion s'anima, sur des sujets comme l'eau potable ou les vivres, et plusieurs hommes partirent se pencher sur un des appareils, pour étudier la faisabilité technique du plan. Les minutes étaient en effet comptées, s'il fallait scier une partie du fuselage, aménager un siège sommaire (pour éviter les brusques variations de centrage en cas de déséquilibre du passager), et assurer les allers-retours. Ham demanda que l'on fasse pendant ce temps le plein de son appareil, afin qu'il puisse aller reconnaître à basse altitude les deux îles, pour s'assurer notamment qu'elles ne comportaient pas de poste japonais. Si l'une d'elle avait par chance un cours d'eau, il était également très important de ne pas faire le mauvais choix.

Il fut fait ainsi. Chacun espérait que Pete Ham, celui sur lequel chacun était forcé de compter, n'aurait pas l'égoïsme de se parachuter sans revenir. Thomson craignait que l'altercation et les insultes survenues quelques minutes auparavant pèsent sur le jugement du pilote. D'autre part, le principe d'un passager derrière l'habitacle risquait de produire un appareil extrêmement dangereux, au centrage aberrant. Et cela, Ham devait en avoir conscience. Alors, reviendrait-il ? Remercierait-il ses compagnons de la confiance qu'ils lui témoignaient en le laissant ainsi partir en exploration ?

Quand le Corsair décolla, peu après quinze heures, les hommes restant sur l'île avaient tous le cœur serré. Pete Ham ne revint en fait jamais, et nul ne sut s'il abandonna ses compatriotes sans défense, ou bien s'il fut victime d'une panne moteur, ou d'un chasseur nippon.

C'est donc en vain que des hommes veillèrent sur la plage. Toute la nuit. Tandis que d'autres s'échinaient à réaliser un biplace artisanal à partir de l'un des Corsairs. C'est alors que Rod Phillips émit une nouvelle suggestion : puisqu'il restait par chance plusieurs avions inemployés, Thomson ne pouvait-il pas inculquer des rudiments de pilotage et navigation aux mécaniciens ? Ne serait-ce que décoller, rejoindre un cap et le tenir, se parachuter. Ne pouvait-on au moins essayer ? Même si un seul homme parvenait à prendre l'air sans accident, cela ferait un homme sauvé, au lieu d'une mort certaine pour tous. Thomson n'était pas convaincu que l'affaire soit possible (ou plutôt : il estimait les chances plus proches d'une sur un million que d'une sur dix) : comment débiter ainsi, sans double-commande, par un décollage, et sur un pur-sang tel que le Corsair, et sur une piste ultra-courte légèrement en dévers ? C'était du suicide. Mais il lui fut répondu que le suicide dans l'espoir valait mieux que le désespoir absolu et la mort sous une torture abominable.

Il fut donc décidé ainsi. Restait un problème : sur les 14 appareils de l'île, 2 étaient hors d'usage, abaissant le nombre de places potentiellement salvatrices à 12. Or le personnel survivant était composé de 14 individus. Les hommes auraient vraiment voulu que Gary Thomson soit parmi les partants, pour les guider, les conseiller tout au long du vol – si vol il y avait – mais le pilote, la moitié du corps paralysée, se déclara rigoureusement incapable de tenir ce rôle, cette place. La déception passée, il fut tiré argument de ce désistement pour demander à Rain d'admettre que, blessé, il ne pouvait non plus postuler à un siège. Ce qui aurait pu être un drame, un nouveau sujet de déchirement et d'invectives, se passa heureusement sans heurt. Le jeune homme, d'un tempérament réservé, ne discuta pas la forte suggestion de ces camarades. Dès lors, le compte était bon.

Les travaux d'aménagement du biplace furent stoppés, et les hommes se rassemblèrent autour de Thomson, qui dut s'efforcer de communiquer les rudiments du pilotage, les précautions pratiques élémentaires, les moyens de dompter la surpuissance du Corsair au décollage. Sans travaux pratiques, ces données théoriques n'avaient qu'une valeur très relative. Thomson songeait à ses angoisses de débutant quand, en place arrière, il avait débuté sa formation initiale, sur un biplan pataud et auto-stable. Ici, dans les conditions qu'imposaient la situation, l'hécatombe serait inévitable.

Personne ne dormit de la nuit. Et l'attaque risquant d'être subie à l'aube, les hommes interrompirent le cours vers trois heures du matin pour aller remplir les réservoirs des 12 appareils. Williams se souvient de l'excitation frénétique de Rod Philips, qui insista – malgré les conseils de Thomson, informé – pour charger son appareil de munitions. Le jeune armurier ne tenait d'ailleurs pas seulement à pourvoir en balles ses mitrailleuses, il voulut aussi monter huit rockets sous les ailes, puis seize ! L'intention affichée, défendre les blessés restant sur l'île contre une éventuelle flotte d'assaut, était certes touchante, mais beaucoup comprirent que le jeune homme n'avait plus toute ses facultés. Traumatisé par le crime commis quelques jours plus tôt, il cherchait à se racheter au-delà du raisonnable. Non seulement le décollage serait encore plus

compromis avec cette charge, mais un crash éventuel risquait de se terminer en effroyable explosion. Il ne fut cependant pas possible de raisonner Philips. Chacun craignant ses imprévisibles réactions, son caprice morbide lui fut accordé, à condition qu'il décolle le dernier.

Les premières lueurs de l'aube provoquèrent un surcroît d'empressement. Le problème majeur que durent affronter les hommes était le suivant : comment les derniers partants pourraient-ils conduire leur avion dans l'axe de la piste, sachant que leurs camarades ne seraient plu' là pour les aider et que les blessés n'auraient pas la force de pousser les lourds appareils ? Fallait-il aligner les avions en bout de piste, au risque de condamner les premiers partants au crash, faute de distance suffisante de roulement ? Ou bien laisser les derniers appareils tenter de rejoindre l'axe de piste au moteur et au frein ? La dernière solution fut retenue. Les derniers partants risquant fort de s'ensabler, sans donc pouvoir quitter l'île, un tirage au sort dut fixer l'ordre des départs. La situation avait quelque chose de surréaliste. Dans l'attente du grondement mortel des avions d'assaut, les hommes se livraient à un jeu de hasard frénétique et macabre. Philips protesta que l'importance de sa "mission" devait lui valoir le rang numéro un, d'office, mais la décision de le placer en dernier homme, hors-jeu, fut maintenue à l'unanimité (sauf lui).

A cinq heures du matin, le plan de décollage fut enfin prêt. Ramirez avait le dur privilège de tenter le premier essai. Les protestations racistes exigeant qu'il soit lui aussi exclu furent très ponctuelles, chacun finissant par comprendre que le premier essai était vraisemblablement le plus périlleux – les erreurs les plus flagrantes pouvant apparaître à cette occasion, pour être évitées par la suite. Frank Williams était second de la liste. Derrière lui, dans un ordre que l'Histoire n'a pas retenu, décolleraient ses neuf camarades : Eugene Holsted, Erich Van Jost, Herbert Vigan, Terrence Tucker, John Boyner, Jeremiah Fieldsey, Mark Leeming, Harold Conrack et Steven Mc Jay. Rodney Philips fermerait la marche.

Un dernier briefing rappela les consignes et conseils de pilotage. A titre indicatif, Thomson renouvela son exposé sur la prise d'altitude, la navigation, le parachutage – persuadé que nul n'aurait de toute façon à s'en servir. Prié de monter sur l'aile d'un Corsair pour détailler ses explications, il dut être hissé, dans d'atroces douleurs, et se dépêcher néanmoins d'explicitier les détails et importances relatives des différents instruments et réglages. Si les armuriers ne pouvaient évidemment tout assimiler en si peu de temps, les mécaniciens pouvaient assez bien comprendre l'utilité des différents points dont ils assuraient la maintenance et le réglage.

* L'envol des mécanos

Enfin, après les ultimes discussions, les encouragements réciproques, Juan Ramirez s'installa aux commandes. La liaison radio fut essayée avec succès, permettant au professeur, Thomson, d'apporter une aide peut-être décisive, en cas de danger. Il était près de six heures quand, moteur à pleine puissance, le jeune Chicanos lâcha les freins. L'appareil bondit aussitôt, prenant de la vitesse. Mais Thomson nota presque aussitôt l'amorce d'un déséquilibre, sous l'effet du couple moteur. Il hurla l'ordre de compenser au palonnier, mais il était déjà trop tard – l'appareil avait décollé une roue, et sous l'effet de la portance différentielle, s'inclina de plus en plus. Jusqu'à ce que le saumon d'aile heurte le

sable, l'appareil partant dans une formidable embardée latérale. Thomson cria de couper les gaz, pour éviter l'explosion dans le crash imminent. Mais le Corsair, se retournant sur le dos, s'écrasa dans un fracas terrifiant, broyant le poste de pilotage.

Les hommes auraient certainement dû courir au secours du malheureux, mais tous se pressèrent autour de Thomson pour demander des explications, des solutions – seul Rain, désœuvré, marchant vers l'épave. Ramirez Était en fait décédé, le crâne broyé, le visage moitié déchiré, et personne ne pouvait effectivement rien pour lui. Thomson pendant ce temps essayait d'expliquer autant que possible le délicat jeu de palonnier, le doigté pour compenser le terrible couple du monstrueux 18-cylindres. Aucun appareil japonais ne pointait à l'horizon, Williams proposa d'échanger sa place avec quelqu'un de pressé, mais personne ne se porta volontaire. C'est donc avec une peur quasi panique que le mécanicien prit place dans le second avion. Affolé par le nombre de consignes, d'instruments, de commandes, de dangers potentiels. Son hélice enfin lancée, il fit prendre des tours au moteur, suant à grosses gouttes malgré le souffle d'air fouettant son visage par la verrière ouverte. Concentré à l'extrême, il se décida enfin à lâcher les freins. Cloué au dossier par l'accélération, il perdit aussitôt tous ses repères. Et le nez de l'appareil lui masquant l'horizon, il ne put que ressentir le couple déséquilibrant l'appareil, sans pouvoir juger exactement de l'inclinaison induite. La voix de Thomson aboyant dans ses Écouteurs "compense" le tira de son égarement attentiste. Mais son coup de palonnier, maladroitement dosé, produisit un contre-effet beaucoup trop fort. Et tandis que Thomson criait quelque chose, l'appareil décolla du sol, totalement déséquilibré. Puis il y eut un choc terrible, la gifle de l'eau et un grand silence. Williams venait d'abimer son appareil dans l'océan. Se détachant en catastrophe, il parvint heureusement à évacuer l'appareil avant que celui ne coule par le fond.

Entretemps, sur la plage, un hurlement terrifié avait retenti : "les Japs !" Et Van Jost, le visage défait, pointait l'horizon en direction du Sud-Est. L'in vraisemblable armada que représentait le nuage des 50 bimoteurs provoqua une panique générale. Et dans la frénésie des décollages en catastrophe, les appareils s'écrasèrent les uns après les autres. L'un d'eux explosa dans une véritable boule de feu, en heurtant l'épave du Corsair de Ramirez. Mais le temps Était trop compté pour tenter de secourir les malheureux. Tant qu'il restait des appareils en attente.

Mais les crashes et amerrissages violents se suivaient, personne ne parvenant à contrôler la redoutable machine qu'était le Corsair. Le dernier, Phillips, grimpa aux commandes. Parvenant à rejoindre l'axe de piste, à l'issue de la redoutée épreuve de freinage différentiel, il s'élança à son tour. Peut-être aidé par un effet d'inertie dû à ses rockets, il parvint miraculeusement à maintenir en ligne son appareil. Et décolla, après avoir longuement roulé. Thomson essaya immédiatement de rassurer le pilote, lui demandant de continuer droit devant lui en tirant très doucement sur le manche pour prendre de l'altitude. Ce n'est que bien plus tard qu'il lui indiqua de relever le train d'atterrissage.

Se sachant condamné dans l'effroyable bombardement imminent, Thomson avait le sentiment de guider un fils, de passer la main, sur un lit de mort. Mais la trajectoire du miraculé, tenant péniblement l'air, le conduisait droit vers les Japonais. Et il allait falloir prendre très vite le cap de l'île Nord, en espérant que des Zéros ne le cueillent pas au passage, en se détachant de la formation. Près de lui, Rain scrutait le ciel à la jumelle depuis un moment.

– Il y a des Zéros ? Des monomoteurs, au-dessus ?

Rain secoua la tête.

– Non. Seulement une cinquantaine de gros machins.

Thomson prit les jumelles. Et, horrifié, il prit le temps de dénombrer l'incroyable armada. Deux formations de 24 appareils, avec légèrement au-dessus, deux autres bimoteurs. Philips, au moins avait quelque chance de s'en sortir. Mais le point de plus en plus petit du Corsair ne sembla pas broncher quand le conseil de changer de cap, à plat, lui fut donné. La radio portait pourtant à près de dix kilomètres, théoriquement.

Le retour de Williams, trempé, de Leeming et Boyner, ensanglanté, ramena à d'autres préoccupations. Williams demandait si nager le plus au large possible pouvait leur donner une chance. Et Thomson vit ses compagnons se précipiter à l'eau, malgré la douleur du sel sur les plaies à vif. Quant à lui, incapable de nager, il comprit que la plage jonchée de Corsairs allait être la cible principale, si l'île n'était pas purement et simplement rasée. Serrant les dents, il s'efforça de vite se mettre à l'abri dans la forêt, cherchant à imaginer la trajectoire d'attaque la plus probable. Tremblant tout à la fois de douleur et de terreur. Ce qu'il craignait par-dessus tout était les bombes incendiaires, la perspective de griller vif. Ce n'est qu'en lisière de la côte Nord qu'il s'arrêta, haletant, en nage.

Nageant frénétiquement vers le large, Frank Williams gardait les yeux fixés avec effroi sur la meute japonaise en formation de combat. Ses brasses désordonnées semblaient ne pas le faire avancer, et le sang cognait violemment à ses tempes. La respiration saccadée, les muscles tétanisés, le jeune homme fuyait la mort.

C'est alors que soudain sembla monter de la mer comme une lueur, une trainée de multiples flammes blanches Philips, à la verticale (nez au ciel !), tirait sa salve de rockets ! Les engins fusèrent droit vers la formation ennemie, et une puis plusieurs explosions se produisirent. Avant que, soudain, une phénoménale déflagration déchire le ciel. Une boule de feu gigantesque, réunion de dizaines d'explosions terrifiantes. Les tonnes de bombes embarquées détonnaient simultanément, dans un éclatement de fin du monde. Et quand le bouillonnement de flammes finit par s'Éteindre, que la fumée se dissipa, le ciel était vide. La plus prodigieuse interception de l'Histoire de l'Aviation venait de se dérouler. Cinquante avions abattus en une seule passe de tir. Et deux cents aviateurs en un instant pulvérisés, déchiquetés. Carcasses et lambeaux tombant du Ciel.

Williams n'en croyait pas ses yeux. Il se retourna, appelant de la voix ses compagnons, loin en arrière. Van Jost cria qu'il y avait peut-être une seconde vague derrière. Tandis que Boyner poussait des hurlements de triomphe. Williams demanda si quelqu'un apercevait le zinc de Philips, ou si le héros avait payé de sa vie son acte de gloire.

En fait, Rod Philips, plusieurs kilomètres au large, était à cet instant dans la même position qu'eux. Son appareil ayant décroché au cours de la brusque ressource à la verticale qu'il avait tenté pour tirer, il avait très durement touché l'eau, brisant l'aile droite du Corsair, et laissant

quatre de ses dents sur le tableau de bord. La pluie de débris japonais tomba fort heureusement assez loin de son point de chute, même si quelques éclats parvinrent à proximité. Nez fracturé, cuir chevelu partiellement arraché, le jeune homme allait réussir à rentrer, accroché à un débris de son Corsair, et porté par un courant favorable – chance littéralement providentielle.

* Premier bilan

Côté japonais, les archives confirment bien le sort tragique des 50 avions de ce raid, en date du 4 Mars 1943, sous le commandement du capitaine Y. Tsuji. Aucun des bimoteurs Nakajima ne revint à sa base, et l'absence de tout message de détresse fit de cette disparition un profond mystère. La météo, excellente, ne fournit aucune explication. On n'invoqua pas un pré-triangle-des-Bermudes mais c'était une telle énigme.

Rodney Philips avait donc bel et bien réalisé l'interception du siècle. Rappelons pour mémoire que l'Histoire de l'Aviation de Chasse portait – avant ces révélations – en lettres d'or les noms de David Mc Campbell et Hans Joaquim Marseille, supposés détenir respectivement les records du nombre d'avions abattus en une mission (9) et une journée (17). Le score inouï de Philips pulvérise également le record cumulé de Richard Bong (as des as étasunien, et américain en général, des origines à nos jours, avec 40 victoires en combat aérien). Mais le plus invraisemblable est que cet holocauste aérien fut l'œuvre d'un simple mécanicien, qui aurait été recalé au plus élémentaire des brevets de pilotage. Il n'avait en particulier jamais effectué d'atterrissage avant ce jour, et ne possédait pas même la moindre connaissance théorique à ce sujet – Thomson n'ayant enseigné à ses "élèves" que la technique du parachutage (pour rejoindre le sol). Avant la fin de son premier quart d'heure de vol, Rodney Philips s'était taillé le palmarès d'un as des as !

S'attarder sur ces éléments de gloire peut paraître indécent, quand on oublie dans le même temps les souffrances des tués-explosés-brûlés, la peine des familles. Mais la mort et la douleur étaient dans cette guerre, comme dans les autres, le lot quotidien, et si l'Histoire restera à jamais marquée par cette bataille de Santa-Monica, c'est incontestablement en raison de la performance de Philips, cas unique dans les annales de l'aviation.

Mais revenons à la situation sur le terrain, aux miraculés de Santa Monica. Tandis que le héros blessé rentrait péniblement, à la nage, les hommes restés sur l'île reprenaient leurs esprits. La panique des décollages avait fait de nouvelles victimes : Ramirez, Tucker, Conrack et Mc Jay n'avaient pas survécu au crash de leur appareil. Van Jost et Fieldsey, grièvement blessés, ne respiraient plus qu'à peine. Bert Vigan, coincé dans les tôles de son Corsair, mais miraculeusement indemne, dut être tiré de ce mauvais pas par Williams et l'un de ses collègues. Gene Holsted, enfin, souffrait d'une fracture de la cheville. Thomson lui-même avait réapparu, totalement dérouté par l'absence de bombardement et la formidable explosion entendue au loin.

Quelques mots furent échangés sur la fière chandelle que tous devaient à Philips, sur le fait que son sacrifice – on le pensait alors mort – rachetait mille fois les crimes qu'il avait commis dans un instant de folie. Tous avaient aussi conscience du phénoménal exploit que représentait cet anéantissement d'une unité complète de bombardiers ennemis – dans l'absolu, d'une part, de la part d'un novice d'autre part. Mais l'inquiétude pour l'avenir restait le sentiment le plus vif. Vu l'effectif colossal de la vague japonaise, il paraissait exclu que suive une seconde vague. Mais il semblait évident que l'ennemi se poserait des questions, en ne voyant pas revenir ses avions. Et l'incursion d'avions de reconnaissance, dans l'après-midi ou le lendemain, paraissait inévitable. Fallait-il donc brûler l'île, comme le pensait Thomson, pour que les Japonais croient que Santa-Monica n'était plu' un objectif, rasée par les bombes avant qu'il n'arrive malheur aux bombardiers ? Fallait-il casser les deux derniers Corsairs, inutilisables, bien en vue sur la plage, et retirer tous les camouflages, pour montrer l'inoffensif dénuement dans lequel se trouvait les Marines de l'île, dorénavant ? Cela suffirait-il à faire oublier Santa-Monica ? Ou bien risquait-on de voir débarquer de redoutables services de renseignements, avides de connaissances sur les Corsairs et les rockets ? Fallait-il coopérer, étendre des draps blancs sur la plage, ou bien la perspective de torture et d'exécution était-elle incontournable ? Et si l'on brûlait l'île, pourrait-on sauver les vivres, l'eau potable, la radio et son groupe électrique ? Le dernier espoir de salut résidait en effet dans l'attente de l'avion mensuel en espérant que la demande de rapatriement serait approuvée par l'Etat-Major.

Déroutés par l'incertitude, choqués par la mort de leurs camarades et la peur panique qu'ils avaient connu face au raid nippon, les hommes n'étaient pas en mesure de réfléchir de manière constructive. Le fait de ne pas avoir dormi de la nuit contribuait à leur embrumer l'esprit.

Williams insista pour que les deux Corsairs hors d'usage soient démontés, Etalés en morceaux sur la plage, sans plus attendre – un observateur nippon pouvant surgir à tout instant du ciel. Bert Vigan et lui allèrent s'atteler à cette tâche, aidés des hommes aux blessures peu invalidantes – Boyner, Leeming et Rain. Les feuillages et filets de camouflage furent à cette occasion retirés. Mais le plus gros du travail fut la préparation de multiples tas de rockets dans le sable. Leur mise à feu permit de produire des cratères convaincants – et de se débarrasser du stock de ces armes secrètes, en application des instructions. Mais le fracas des détonations, la peur de mettre involontairement à feu la forêt, firent perdurer les angoisses.

En fin d'après-midi, le retour – inespéré – de Rod Philips rehaussa quelque peu les cœurs. Le climat ne vira cependant pas pour autant à la fête : sérieusement blessé à la mâchoire, le héros pouvait difficilement raconter son aventure, et l'angoisse générale était telle que nul exploit n'était en mesure d'effacer le spectre de commandos japonais sanguinaires. Celui qui avait sauvé Santa Monica fut malgré tout chaleureusement remercié – chacun avait conscience qu'ayant eu la chance de décoller, il lui aurait été permis de fuir vers l'île de repli. Et au lieu de la sécurité de ce paradis tant envié, l'apprenti pilote retrouvait maintenant le piège, sans issue, de cette base, connue de l'ennemi. En Échange, il eut droit à un copieux repas, bien arrosé, en référence à la mort de faim ou soif qu'aurait réservé l'île déserte.

Quand le soleil se coucha, les huit survivants (Van Jost et Fieldsey ayant rendu leur dernier souffle) se demandaient bien si ce n'était pas leur dernière nuit. Le risque d'infection des blessures, par exemple, ne les préoccupait pas le moins du monde. Pour la même raison, aucune tombe ne fut creusée ce soir-là, le pourrissement des cadavres demandant au moins 24 heures, c'est à dire bien plus que ce que les miraculés s'accordaient comme espérance de vie.

Réaction des Etats-Majors

L'observateur tant redouté survola l'île à l'aube du lendemain matin, revenant faire plusieurs passages à basse altitude. Les Américains restèrent dans leurs tentes, faisant les morts. Quand retentit une rafale de balles, Thomson ordonna de ne pas bouger – le japonais essayait manifestement de voir s'il restait une puissance de réaction, d'opposition sur l'île. Après quelques rase-mottes supplémentaires, l'avion s'en alla, enfin.

Restait à savoir ce que le commandement nippon déciderait : un débarquement en confiance, malgré l'absence supposée de témoins à interroger, ou bien un oubli pur et simple, mission accomplie. Le rapport d'observation du sergent Tsijima, en date du 5 Septembre 43, orienta certainement la décision de ses supérieurs : il signalait une douzaine d'épaves carbonisées ou éparpillées, et quelques cadavres sur la plage. Les bâtiments n'avaient pas été touchés, mais semblaient déserts, sans réaction. Apparemment, les Américains avaient évacué la place. Pas un bimoteur de l'armée impériale ne s'était écrasé sur l'île, et aucun indice ne permettait de savoir ce qui avait pu se passer sur le chemin du retour.

Dans ce contexte, il est logique que les officiers supérieurs aient pensé que le raid ait été un plein succès, amenant les survivants américains à fuir ou se replier sur une autre base. Comme, en pareil cas, les archives sont systématiquement brûlées, les armes sabordées à l'explosif, l'île ne présentait vraisemblablement plu' le moindre intérêt.

Les Marines eurent effectivement la chance de ne plus revoir, dès lors, de Japonais à Santa Monica.

* Demander le rapatriement

Sur l'île, ce n'est qu'après plusieurs jours que le danger parut véritablement écarté. Un détail macabre mérite d'être signalé, pour percevoir l'horreur que vivait les hommes : craignant de signaler leur présence à une seconde reconnaissance de confirmation, les survivants n'osèrent pas enterrer les cadavres laissés une nuit sur la plage. Laisser ainsi la dépouille d'anciens camarades aux insectes et aux oiseaux, pourrir dans une puanteur insoutenable, est un souvenir qui allait marquer même les plus endurcis.

En attendant le passage du cargo aérien, prévu une nuit aux environs du 20 Septembre, les hommes s'ennuyèrent fermes. A la fois désœuvrés et heureux d'être en vie, ils jouaient aux cartes des journées entières. Six des huit hommes étant blessés, aucun sport n'était même possible. Des heures furent consacrées à la préparation d'un message pour l'avion de liaison mensuel. Si l'on annonçait la complète mise hors de combat de l'unité, l'Etat-Major prendrait-il la peine de venir chercher ces soldats inutiles ? Et si plu' même un transport n'était risqué dans le secteur, ce serait à terme la mort de soif ou de faim. Ne fallait-il pas saisir l'opportunité de ce passage pour plaider, convaincre ? Hâter les secours en tout cas – l'infection des blessures devenant terriblement préoccupante. L'argument de poids était que l'effectif comptait un héros national, l'as des as de l'aviation américaine, qui avait inventé une tactique de combat aérien révolutionnaire (les rockets n'étant, en 1943, conçues que pour l'attaque air-sol). Abandonner les hommes sur l'île serait se priver des secrets dormant ici, ou pire : les voir tomber aux mains de l'ennemi. Philips tenait à ce que l'on ajoute qu'étant simple mécanicien, il avait fait preuve pour son premier vol de dons fabuleux, et devait au plus vite être dirigé vers une école de pilotage (pour être d'abord diplômé puis devenir lui-même instructeur !). Thomson était contre ce dernier "argument", pour plusieurs raisons. Tout d'abord, le fait était tellement incroyable que la totalité du message risquait d'être prise pour un canular. Ensuite, il lui paraissait préférable de laisser croire à un "véritable" as, un pilote à même de former une génération entière de pilotes surdoués, capables de gagner la guerre à eux seuls – plutôt que de laisser comprendre que le fabuleux score résultait d'un coup de chance phénoménal et de décisions aberrantes s'étant ponctuellement avérées efficaces. Les débats à ce sujet furent serrés, mais Gary Thomson réussit à convaincre. Du moins si l'on excepte l'homme aux 50 victoires, qui s'impatientait de voir son nom en première page des journaux mondiaux, le président le décorer avec admiration, et une foule d'admiratrices nues l'accueillir à Denver, Colorado – sa ville d'origine.

La raison aurait dû l'emporter. Mais le sort fit que Philips était précisément de garde la nuit du 18 Septembre, quand passa l'avion-cargo. Et avant que Williams et Vigan aient pu accourir à la tente radio, le mécanicien-pilote avait lancé sa propre version du message convenu. Certes, la nuance pouvait paraître mineure, et la force persuasive à peine moindre. Mais les évènements allaient démentir cette opinion.

Le dossier "VMF-DG" a pour pièce la plus ancienne (en date du 19.9.1943) une transcription du dialogue entre l'équipage du R4D-1 cargo et Rodney Philips. Le détail des paroles relevées, que ne connurent jamais intégralement ni Williams ni Thomson, comporte les germes d'un conflit avec la hiérarchie :

- "refuse d'expliquer ou dévoiler quoi que ce soit, si on ne vient pas les chercher" ;
- "menace de contacter les japonais, pour leur exposer ses découvertes, si aucun secours n'est envoyé dans un délai de deux semaines" ;
- "confirme que c'est du chantage, affirme que les officiers sont tous des bâtards, traite le chef de bord ici de 'vieux con' " ;
- "score de 50 avions abattus confirmé par le dénommé Williams, puis par le Sergent Thomson, se disant 'plus ou moins commandant' de la base, seul 'officier' survivant.

Ces maladroites ou débordements verbaux, effectivement fort peu protocolaires, Était assez compréhensibles dans l'État d'abandon et de détresse psychologique que vivaient les hommes, coincés à des milliers de kilomètres en territoire ennemi, et ayant vu mourir 80% de leurs camarades Mais la logique militaire s'accommode parfois mal de ces finesses.

* Discipline !

Pour comprendre pleinement les événements ultérieurs, il faut signaler que le commandement local avait reçu dix jours plus tôt une circulaire du quartier général new yorkais, indiquant à tous les Etats Majors de la région Pacifique de veiller au strict maintien des principes disciplinaires et hiérarchiques élémentaires. Y compris dans les bases avancées. La popularité des "voyous" de Gregory Boyington (l'unité VMF-214, aux pilotes aussi héroïques que débraillés et rebelles) sapait en effet les principes mêmes des camps d'entraînement, sensés inculquer une discipline aveugle, garante d'efficacité optimale. Comment les fantassins de Marine accepteraient-ils de débarquer sous les rafales de mitrailleuses, si l'individualisme et le libre-arbitre trouvaient droit de cité dans les rangs ?

On comprend l'embarras du général Frines, responsable de l'opération "Reverse Backfire". D'emblée, la situation apparut terriblement conflictuelle. Et la réponse immédiate pouvait difficilement être le rapatriement demandé :

- Si le message de Rod Philips, Williams et Thomson, constituait un canular, il fallait sévir sévèrement. On n'insulte pas, on ne menace pas impunément une hiérarchie explicitement exhortée à se faire respecter.

- Si l'histoire de ce mécanicien volant était véridique, et pouvait passionner l'Amérique, le cas était plus qu'encombrant. Et cette contradiction éclatante des principes réaffirmés par circulaire risquait de faire casser les généraux de secteur. De toute façon, l'Etat Major Central ne laisserait vraisemblablement pas ébruiter cette affaire. Comment inciter ainsi des millions de rampants à s'emparer d'avions de chasse pour tenter de matérialiser leurs rêves de gloire ? Comment les encourager à casser le matériel, à se suicider sans le moindre dommage pour l'ennemi ?

Seconde pièce figurant au dossier "VMF-DG", l'ordre de mission – top secret – du Colonel Carson permet de comprendre l'embarras irrité du général Frines. Fred Carson, officier de police militaire âgé alors de 51 ans, se voyait confié une mission d'enquête à Santa-Monica. Avec l'interdiction formelle d'ébruiter les événements, ou de rapatrier qui que ce soit, il devait aller tirer au clair cette affaire et revenir exposer ses conclusions en haut lieu. L'hydravion qui le déposerait, de nuit, devrait repartir aussitôt le canot mis à la mer, pour aller se mettre à l'abri loin de l'île. Et il repasserait la nuit suivante, toujours sans qu'aucun homme ne mette pied à terre, pour récupérer le colonel. Les questions demandant impérativement une réponse – outre l'éclaircissement du cas Philips – étaient les suivantes :

- L'unité était-elle encore opérationnelle ? Quels Était ses scores récents, en termes de navires coulés ? Quelles seraient les conséquences d'un arrêt des liaisons mensuelles ?

- Y avait-il eu découverte d'une nouvelle tactique de combat aérien ? Si oui, quelle était-elle ?

- La base avait-elle été découverte par les Japonais ?

Une consigne accompagnait ce tableau : si le mécanicien Philips avait effectivement pris les commandes d'un appareil, signifier à toute l'unité une interdiction de vol générale, sans restriction et jusqu'à nouvel ordre. Sous peine de passage en cour martiale.

A travers ces préoccupations, une ébauche de projet semble se dessiner. Si l'unité n'était plu' opérationnelle, ou plus suffisamment efficace, elle pourrait être abandonnée à son sort, sans plus de ravitaillement ni de contact radio. Avant ce lâchage, il faudrait récupérer l'information positive éventuelle, révolutionnaire.

Deux hypothèses sont en fait plausibles, si l'on veut pousser plus loin l'analyse :

- En étant indulgent, on peut penser que Frines voulait étouffer l'affaire en attendant que ses supérieurs oublient quelque peu leurs lubies disciplinaires. L'innovation importante serait cependant exploitée sans perdre de temps. Mais pour laisser Santa Monica ainsi sans aide ni évacuation possible, il fallait s'assurer qu'elle demeurait une base inconnue des Japonais – et une interdiction de vol était le meilleur moyen de ne pas inciter l'Etat-Major nippon à la rechercher.

- Si l'on voit les choses de manière plus machiavélique, on pourrait craindre que le général ait espéré se défaire du problème en laissant mourir les hommes de Santa-Monica – d'infection pour les six blessés, de soif ou maladie pour les deux hommes valides. Frines aurait été alors en mesure de s'attribuer la paternité de la découverte tactique signalée. Mais pour que ce plan assure la tranquillité ou la promotion du général, il fallait que les Marines perdus sur l'Océan ne tombent pas aux mains des Japonais. Ils auraient en effet risqué alors d'être soignés, nourris, et un jour libérés avec la possibilité de révéler au monde le scandale, le crime.

* Fred J. Carson

Sur l'île, les hommes – ayant soigneusement omis de mentionner par radio le drame fratricide du 30 Aout – ignoraient qu'ils étaient en situation de culpabilité vis à vis de la hiérarchie. Quand Holsted, de garde la nuit du 21 au 22 Septembre, réveilla ses camarades à grands cris, tous purent entendre l'approche miraculeuse d'un aéronef (« aircraft ») isolé. Seulement 3 jours après l'appel de détresse, la délivrance. Des cris de joie fusèrent, de la part des plus expansifs. Tandis que Philips délirait sur une tournée triomphale, qu'il ferait aux Etats-Unis, sous les acclamations et les flashes des photographes de presse. Thomson quant à lui espérait qu'il s'agisse bien d'un hydravion de rapatriement, et non du simple parachutage de médicaments et d'infirmiers. L'Etat-Major avait-il bien accepté de risquer un équipage de cinq hommes pour sauver huit naufragés ? Il faut en effet savoir qu'un hydravion à long rayon d'action, inévitablement très lent, se voyait obligé d'effectuer une bonne part du trajet à la lumière du jour, avec une vulnérabilité très supérieure à un cargo "rapide", nocturne.

La radio restant muette, en dépit des appels répétés d'Holsted, plusieurs hommes se précipitèrent sur la plage. Quand l'appareil amerrit un peu au large, quelques minutes plus tard, le soulagement fut total : sauvés, ils étaient sauvés ! Même la folle hypothèse d'un appareil nippon n'était plu' à craindre : le rassurant ronronnement des moteurs Cyclone fleuraient bon le label "made in U.S.A". Et dans la faible lueur lunaire, Boyner – le plus nyctalope – crut apercevoir un canot mis à la mer. L'appareil ne coupant pas ses moteurs, Leeming retourna chercher Holsted et Rain, pour que l'embarquement puisse être immédiat. Pendant ce temps, les hommes restés sur la plage donnaient de la voix, agitaient les bras. Quand les moteurs s'emballèrent à nouveau, à plein régime, on crut tout d'abord que l'hydravion cherchait à manœuvrer, à prendre sa position de décollage. Mais les pires craintes se confirmèrent quand, prenant de la vitesse, l'appareil déjauga, puis s'éloigna plein Sud. La situation paraissait invraisemblable : le canot pneumatique, mu par un petit homme, venait vers eux. A la rame. Pourquoi donc l'hydravion était-il reparti ?

Les questions criées dans la nuit restèrent sans réponse, de même que les invectives, les insultes amicales. Seul un silence pesant leur répondait.

Mais le canot finit par accoster. Pressé de questions, tirillé par la manche, l'inconnu poussa un hurlement :

– Garde à vous !

Réalisant qu'ils étaient en train de bousculer un colonel, les hommes sourirent, s'excusèrent. Mais le vieil officier renouvela son ordre, et quelques-uns s'exécutèrent. Interloqués.

– Qui est le dénommé Philips ?! Où est votre commandant ?

Les jeunes Marines répondirent, poliment, avant de demander quand ils seraient rapatriés, pourquoi l'hydravion avait-il dû repartir, et si le colonel était médecin. Mais Carson aboya que c'était lui qui posait les questions. Avant de se présenter comme officier de la police militaire, chargé d'enquête. Et disposant des pleins pouvoirs quant à la décision de rapatriement ou non.

Ce fut un véritable coup de massue, et plusieurs hommes s'assirent, jambes coupées. Secouant la tête avec désespoir ou incrédulité. Thomson lui-même se sentait impuissant, la gorge nouée, et c'est John Boyner qui tenta le plus de discuter, parlementer. Philips, lui, vociférait que l'opinion publique américaine exigerait que ce petit vieux prétentieux, cherchant noise au héros, soit dégradé, traîné dans la boue, voire condamné à mort (à débattre) ! Et la fracture semblait dès lors irréparable. Le jeune caractériel allait sceller le sort du petit groupe.

Carson exigea en tout cas que l'on mette à sa disposition un local, éclairé, où il pourrait interroger les hommes un à un. Thomson, en tant que pseudo-commandant de la VMF-614 moribonde, fut le premier à subir l'interrogatoire. La permission de s'asseoir lui étant refusée, il dut répondre debout, un peu chancelant, l'épaule terriblement douloureuse. Le colonel prenait furieusement des notes, manuscrites (dont le dossier VMF-DG n'allait finalement contenir que la synthèse, dactylographiée). Il répétait sans cesse "damned groundies" (foutus mécanos), et on peut sans doute voir là l'origine de la désignation officielle VMF-DG. Thomson donna en tout cas sa parole d'honneur que le score de 50 bimoteurs

abattus, en trois secondes, était véridique. Il indiqua que l'emploi air-air des rockets pouvait être révolutionnaire, bien que limité à l'interception de bombardiers (Thomson savait que le poids et la traînée aérodynamique les rendaient par contre inadaptées pour le combat entre chasseurs). Mais Carson était un homme intelligent, "d'un pointillisme vicieux" (selon Thomson). Il demanda comment les 5 autres mécaniciens avaient été blessés, puisque l'île n'avait pas été bombardée. Thomson réalisa, trop tard, que les jours précédents auraient dû être consacrés à définir une histoire commune, susceptible de résister à un interrogatoire. L'hypothèse n'en avait tout simplement pas été envisagée – tous, hormis Philips, considérant l'arrivée d'un hydravion salvateur comme la fin du cauchemar, fin de cette histoire. Le pilote bafouilla quelque peu, parla d'accidents à la mise à feu des rockets devant simuler les cratères de bombe (puisque le colonel semblait considérer comme faute grave les décollages sans habilitation des mécanos ayant cherché à sauver leur vie). Et pourvu, se disait-il, que j'ai le temps de prévenir les autres de cette version, en allant chercher Philips, vraisemblablement le second sur la liste des interrogatoires. Mais Carson fronça les sourcils, demandant comment une explosion de charge à éclats pouvait briser la jambe d'un homme sans lui causer d'égratignure. Le pilote, suant à grosses gouttes, répondit que la couche de sable avait limité la déflagration à un souffle puissant, qui avait renversé Holsted violemment, lui cassant la cheville.

Mais le policier militaire, intraitable, demanda comment s'expliquaient les multiples carcasses d'appareils aperçues sur la plage. Il lui fut répondu que des pilotes, blessés, s'étaient souvent écrasés à l'atterrissage sur cette piste étroite, courte et dangereuse. Et comment étaient morts les 18 mécaniciens manquants ? Un accident, répondit Thomson. Un accident de manutention, effroyable, qui avait pulvérisé la tente des mécaniciens. Les moues dubitatives du colonel étaient angoissantes. Thomson était désespéré, comprenant que par recoupements, le policier risquait de mettre à jour le drame du 30 Aout. Ne sachant plus comment mentir, Gary Thomson hésitait à revenir sur ses déclarations – pour avouer l'envol général des mécanos, en précisant que l'accident du 30 Aout correspondait à tous les autres morts de l'île, pilotes et mécaniciens. Le fouineur qu'était le colonel risquait en effet de demander à examiner les tombes, et de relever les noms et dates malencontreusement inscrits. Finalement, il précisa que l'épisode des cratères avait tué Ramirez et quelques autres, et que l'explosion du 30 Aout avait décimé des pilotes, également.

Carson eut alors un sourire mauvais :

- Qui donc a donné l'ordre imbécile de mettre à feu ses rockets sans précaution, sur la plage ?
- Les armuriers ! Ils disaient que cela ne craignait rien !
- Rodney Philips était armurier, n'est-ce pas ? Je lui demanderais.
- Non, enfin, je ne sais plus. Tous ces événements m'ont tellement bouleversé, j'ai l'impression de sortir d'un cauchemar. Sans plu' bien discerner rêve et réalité. Je crains de me mélanger.
- Le peloton d'exécution est aussi un cauchemar, jeune homme ! Vous n'êtes pas tiré d'affaire !

Ces mots allaient rester à jamais gravés dans la mémoire du jeune homme.

Le colonel considéra en tout cas l'entretien terminé. Se levant de sa chaise, il alla lui-même chercher Philips. Et Thomson ne fut pas autorisé à sortir. Ni même à rester près de Philips, avec la possibilité de communiquer par mimiques ou grimaces. Il dut s'asseoir près de la porte, par terre, derrière l'as aux cinquante victoires. Le plus effrayant fut la bonhomie soudaine avec laquelle le policier accueillit Philips, allant jusqu'à lui serrer la main et lui offrir un siège. Et Philips était trop demeuré pour flairer le piège, la flatterie éhontée, machiavélique.

– Votre commandant m'a confirmé votre exploit fabuleux, Philips. Ainsi, ce n'était pas une farce ? Toutes mes excuses, mes félicitations, c'est fabuleux !

– Cinquante ! Putain, cinquante, pour mon premier vol ! Vous me formez un peu, et moi je vous la gagne, cette guerre ! À moi tout seul !

– Il est vrai que vous devez avoir des dons extraordinaires ! Combien de vos collègues mécaniciens ont réussi à décoller ?

– Aucun ! Tous plantés ! Paf ! Tous les onze au tapis ! Eh ! Et moi, j'étais armé, chargé, en plus ! Et il a fallu que je décolle le dernier, en plus ! Avec le zinc de Mc Jay, en feu, à moitié au milieu de la piste !

– Les autres n'étaient pas armés ? Ils... ils désertaient ?

– Exactement ! Pour aller se parachuter sur l'île Nord, sans combattre ! Et c'est moi, leur sauveur, qu'ils avaient foutu en tête ! C'était moi le criminel !

– À propos du 30 Aout, vous voulez dire ?

– Ah, il vous a raconté, l'autre mouchard ! N'empêche que ces foutus pilotes, ils étaient armés, qu'ils avaient tués Flueger et les autres. Moi si j'avais pas tiré, c'est eux qui nous butaient. C'était de la légitime défense. Demandez aux autres mécanos – Thomson il était dans l'autre camp, avec les pilotes, pas étonnant qu'il dise n'importe quoi. C'est eux qu'ont tué Mc Brite, qu'ont commencé. Et qu'ont sorti les armes les premiers !

Thomson, désespéré, secouait la tête. Cette fois, ils n'échapperaient pas à la cour martiale.

Et quand le colonel fit sortir Philips et Thomson, pour demander aux 6 autres hommes d'entrer, le sort était déjà jeté. Accusant Williams et ses camarades du meurtre de plusieurs compatriotes, le vieux limier parvint à obtenir une description détaillée des événements, qu'allait devoir ensuite confirmer Thomson. Thomson à l'agonie, roué de coups par Philips, pendant que les autres étaient à l'intérieur. Philips fou furieux d'avoir, croyait-il, été dénoncé.

* L'irréparable

Les hommes, traumatisés par la tournure que prenaient les événements, n'en continuaient pas moins de réfléchir. Le colonel, en effet, avait dit en arrivant que la décision de rapatriement anticipé était soumise à son bon vouloir. Pour des criminels, coupables de fautes variées – et de meurtre dans le cas de Philips – n'allait-il pas exiger en rédemption le maintien d'une veille sur cette dangereuse base avancée ? Il était de

toute façon évident que le glorieux record des 50 victoires ne pourrait être rendu public, compte tenu des 12 Américains tués par le "candidat à la gloire".

Pour Williams, et Vigan vraisemblablement, ce maintien en poste constituait la perspective la moins sombre. Se racheter par un utile travail d'observateur et de guet, quand le front approcherait, avec l'avance des forces américaines. Pour les blessés, aux plaies infectées, la survie passait par le rapatriement vers un centre médical, quand bien même il faudrait subir la sanction d'une cour martiale. La peine de mort restait malgré tout improbable, sauf acharnement forcené des juges – retenant les contestables accusations de complicité de meurtre et désertion.

Rod Philips, enfin, joignait l'empressement des blessés à des caprices personnels. Persuadé d'avoir lavé ses crimes par son acte d'héroïsme aérien, il exigeait avec force hurlements son rapatriement immédiat. Et sa photo en première page des grands quotidiens américains, sans plus tarder Il alla jusqu'à frapper le colonel quand celui-ci lui adressa un sourire narquois, en répondant "vous délirez, pauvre imbécile". Ceinturé par Vigan, Philips se débattit violemment, et dut être attaché le temps de se calmer. Attacher requiert des ficelles ou équivalents, et... on constata, un peu tard, que Carson avait profité de la recherche éperdue de ficelle ou fils quelconques pour saboter la radio.

Sommé de s'expliquer, par les hommes rassemblés en un cercle menaçant, il expliqua que cette destruction faisait partie de ses instructions officielles. Une ébauche de dialogue s'instaurant, il lui fut demandé s'il avait décidé le rapatriement immédiat. Sa réponse fut ambiguë : la situation était trop complexe pour qu'il puisse décider seul. Ce serait à ses supérieurs de décider. En tout cas, il repartirait seul, cette nuit. Nécessairement.

Boyner, Leeming et Holsted tentèrent longuement de discuter. Argumentant que leur présence sur l'île n'avait plu' aucune utilité, et qu'il serait infiniment plus sensé de profiter de ce retour d'hydravion pour rapatrier tout le monde. Le colonel acquiesça, mais assura que ses ordres étaient formels : si l'histoire du mécanicien aux 50 victoires aériennes était véridique, il lui était explicitement commandé de rentrer seul, s'enquérir de la réponse des généraux avant de revenir.

Cette promesse de retour paraissait évidemment douteuse, mais que pouvait-on faire ? Si l'on prenait d'assaut l'hydravion, c'était assurément la peine de mort pour tous. Il fallut donc se résigner, en se contentant de répéter les circonstances atténuantes dont l'on voulait voir Carson convaincu. Par esprit d'humanité, on détacha même Philips, enfin calme. Mais celui-ci, physiquement apaisé, tint un discours dangereux : si l'on tuait Carson, expliquait-il, en camouflant cela en accident, personne ne leur chercherait plu' noise. Et ils pourraient tranquillement prendre le chemin du retour. Le colonel pâlit à ces mots. Et dégaina son revolver, pointant le canon sur Philips.

– Cet homme est fou. L'Équipage a ordre de redécoller s'ils ne me voient pas revenir, et revenir seul. Nous avons un signal lumineux codé Cet homme est un fou dangereux. Thomson, Vigan, Williams, tous : si vous voulez avoir une chance de vous tirer de cette affaire, n'aggravez pas votre cas. Allez jeter à l'eau toutes les armes. A feu, ou les armes blanches. Allez. Je tiens en respect cet homme.

Philips ricana. Mais les hommes s'exécutèrent. Sauf Holsted, resté dans la tente infirmerie, de toute façon incapable d'aider. Rassembler les armes, fouiller les affaires de Philips et des morts, prit près d'une heure. Boyner suggéra d'immerger le tout sur la côte nord, sans répondre au pourquoi de ses camarades. Ce n'est qu'une fois enfoncés dans la forêt, les bras chargés, qu'il expliqua ses motifs. Il valait mieux se soustraire au regard de Carson, et se contenter de cacher les armes. Si les Japonais débarquaient, sans pitié, on serait peut-être heureux de pouvoir les retrouver.

C'est alors qu'une détonation, loin derrière eux, retentit. Paniqués, les hommes coururent vers la base. Pourvu, pensaient-ils, que Philips n'ait pas désarmé et abattu le colonel Mais quand Williams et Leeming arrivèrent, les premiers, c'est le corps du mécanicien volant, qui gisait au sol.

Très pâle, Carson expliqua que le dément s'était jeté sur lui. Philips, la poitrine transpercée, était mort.

– Il était désarmé, fit remarquer Leeming, maladroitement.

Dans le silence qui suivit, les hommes de la VMF-614 se rassemblèrent autour de leur camarade. L'as des as des aviateurs américains. Tué par un compatriote. Après avoir tué lui-même des confrères (le 30 Aout). Héros ou dément ? Patriote ou criminel ? Et s'était-il véritablement jeté à la gorge du colonel, ou bien celui-ci avait-il simplement "craqué" ?

Ce nouveau drame aurait pu, indirectement, résoudre l'essentiel du problème entre la VMF-614 et la hiérarchie. Leeming poursuivit son idée :

– On témoigne que vous étiez en légitime défense, qu'il avait un couteau, et vous nous emmenez, en échange

Un long silence lui répondit. Puis Carson, mâchoire crispée, répéta que l'équipage de l'hydravion avait ordre de décoller, s'il ne revenait pas seul. Il ne plaisantait pas.

Et quand, plusieurs heures après, les hommes virent s'éloigner le canot, puis le lourd hydravion bimoteur, le moral était au désespoir. Quelle raison pourrait bien pousser Carson à tenir ses promesses, sa parole d'officier ? N'avait-il pas tout intérêt à laisser mourir de faim les témoins de son acte ?

L'Odyssée des survivants

Il ne subsiste aucune trace de l'entrevue, entre Carson et Frines, qui résulta de ce voyage. C'est cependant de ce jour, 23 septembre 1943, que date le document officiel, clôturant le dossier VMF-614. La totalité de l'unité était déclarée décimée, par une maladie inconnue, dans un

document signé par le Colonel Fred J. Carson. Justifiant l'arrêt de tout contact avec l'île, cet avis condamnait à mort, sans jugement, les survivants de Santa Monica.

Cependant, il est évident que le message radio, relatant le palmarès prodigieux de l'as mécanicien, aurait pu du même coup être attribué officiellement au délire hallucinatoire de mourants. Au lieu de cela, la pièce fut retirée du dossier, et versée au compte de la non-officielle VMF-DG. De même, l'ordre de mission machiavélique qui guida Carson ne fut pas brûlé, mais simplement mis de côté.

La suite des événements prouve qu'en fait le colonel fit chanter Frines. Menaçant certainement de divulguer son ordre de mission, et de révéler l'affaire qui aboutit à tuer l'as des as américain, Carson tenait en effet entre ses mains la carrière (voire la tête) de son supérieur.

* Blouses blanches

Il semble que le dossier VMF-DG ait existé en deux exemplaires identiques, en deux villes (et états US) différents, permettant à Frines et Carson de s'assurer de leur silence réciproque. Ce principe de documents volontairement compromettants explique que le colonel de la police militaire se soit donné la peine d'authentifier le récit de l'interception du siècle, en un rapport documenté, citant témoignages et chiffres.

La pièce suivante, versée au dossier VMF-DG, est beaucoup plus saugrenue : il s'agit d'un ordre de mission pour le parachutage sur Santa Monica, d'une altitude de dix mille pieds, de 5 infirmières: Sandra Benz, Marge Grimsby, Stacy Locklin, Kathe O'Brien et Jennifer Stole. Il ne s'agissait en fait pas d'un geste de soudaine générosité, ni d'un alibi destiné à accréditer la thèse du virus inconnu. Il se trouve simplement que le général Frines avait de sérieux ennuis avec trois de ces jeunes femmes. Ayant porté plainte contre lui pour attentat à la pudeur, elles constituaient même une menace grave. Frines sembla avoir vécu comme aubaine la possibilité de s'en débarrasser d'urgence, avant l'instruction du dossier en cours (qui allait effectivement être classé sans suite, du fait de la disparition des plaignantes). On peut certes se demander pourquoi le choix se porta sur Santa Monica, mais cela n'est pas incompréhensible. Tout d'abord, l'équipage d'un avion de transport n'aurait sans doute pas accepté de faire sauter des demoiselles au milieu de l'océan (peine de mort), ou aurait risqué d'ébruiter cette funeste aberration. Quant au choix de cette île plutôt qu'une autre, il était établi qu'elle n'avait aucune source d'eau potable, et n'était visitée par aucun autochtone, susceptible de recueillir et sauver les jeunes femmes. Enfin, la situation en plein territoire ennemi excluait qu'elles soient secourues par des marins de passage. Et il était fait confiance à la cruauté (supposée) des Japonais pour les faire disparaître si elles se faisaient repérer.

À Mesdemoiselles Benz, O'Brien et Stole avaient été adjointes deux autres infirmières, pour des raisons inconnues. Soit qu'elles aient eu maille à partir avec Carson, sans avoir osé l'avouer, soit que leur présence permettait de masquer la coïncidence troublante entre les plaignantes et les personnes désignées pour cette mission finalement sans retour.

Toujours est-il que dans la nuit du 27 au 28 Septembre, les jeunes femmes terrorisées décollaient pour leur première mission en zone de combat, leur premier parachutage. Il leur avait été dit, par le général Frines en personne, que la mission, d'un secret absolu, pouvait décider du sort de la guerre, et de millions de vies humaines. Une équipe de médecins, déjà sur place, leur expliquerait la nature du travail et leur fournirait l'équipement.

Ce bluff invraisemblable, inimaginable en temps de paix, pouvait passer inaperçu dans le chaos des bases en guerre, et les montagnes de documents administratifs gérées à la va-vite, sous le coup de l'urgence.

Sur l'île, le désespoir morbide des derniers jours se volatilisa quand fut perçu l'inattendu bourdonnement d'un bimoteur, dans le lointain. Ce fut Thomson, souffrant trop pour parvenir à s'endormir, qui l'entendit le premier – plus aucun tour de garde n'étant maintenu.

Les sept hommes, réveillés, attendirent en silence, sous le ciel étoilé. Regrettant de ne plus avoir de radio – il n'avait pas été possible de réparer les postes récupérés sur les Corsairs démolis. Mais chacun voulait croire que l'appareil était bien un hydravion, venu cette fois les chercher.

Pourtant, certains percevaient une anomalie dans la trajectoire de l'avion. Celui-ci semblait voler à très haute altitude. L'impression se confirma avec les minutes, jetant un désarroi général. Et bientôt l'on crut distinguer la noire silhouette sur le fond du ciel bleu marine. Pourquoi voler si haut, même pour un parachutage ? Des corolles blanches apparurent bientôt, confirmant la déception. Ce n'était que des vivres ou médicaments, une radio de rechange peut-être. Et s'ils n'étaient pas tout à fait abandonnés, ils n'en étaient pas moins condamnés à rester sur place.

La crainte de voir tomber à l'eau la radio éventuelle parvint à mobiliser les esprits, malgré tout. Le risque était grand de rater l'île, en lançant de si haut – et il était difficile de savoir que c'était là précisément le but de la manœuvre. Si les cinq infirmières avaient pu se noyer, la réussite du plan de Frines aurait été immédiate. Par chance, pour les jeunes femmes, le vent était faible en altitude.

Suivant les différentes corolles, différents groupes d'hommes se formèrent. Il fut vite évident que certaines allaient se perdre loin en mer. Mais quand Kathe O'Brien atterrit, dans un arbre, avec de petits cris affolés, la stupéfaction fut totale. Surmontant sa terreur, perchée à huit mètres du sol, le visage griffé par les branches, la courageuse jeune femme cria que ses collègues étaient toutes tombées à l'eau, qu'il fallait les secourir les premières.

Thomson resta seul au pied de l'arbre, expliquant qu'il était blessé – à la jeune femme qui voulait l'envoyer avec les autres, aider au problème le plus urgent.

Des hurlements guidèrent les hommes valides vers la côte Est, Williams, Vigan et Leeming. Là, une jeune femme se débattait avec son parachute, dans un mètre cinquante d'eau – à quelques mètres du rivage. Les trois hommes allèrent à son secours, avant que la toile et le reflux ne l'entraînent vers le large. Au loin, très loin, des hurlements semblables appelaient à l'aide. Mais nul ne voyait comment secourir la

malheureuse. Bien au-delà de la barrière de récifs, dans les violents courants. L'impuissance était atroce. Et Jenny Stole, la jeune femme recueillie, sanglotait en tremblant.

Trente minutes plus tard, la voix au loin s'était définitivement tue

Venant de la côte Nord, Boyner arriva, avec de plus atroces nouvelles encore. Non seulement il avait entendu aussi des gémissements féminins plaintifs, dans le lointain, mais Tommy Rain était allé au secours de la demoiselle hors d'atteinte. A la nage, avec un seul bras valide. Et il n'était pas revenu. Les appels de John Boyner n'avaient reçu aucun écho.

Le plaisir d'une présence féminine était certes source de réconfort, mais les hommes restés sur terre trouvaient là une cause supplémentaire de culpabilité. Intimidés, les jeunes gens ne savaient comment proposer à la superbe Jenny Stole de venir se sécher à la base. Et personne ne retourna voir Kathé O'Brien, jusqu'au petit matin, quand s'endormit la belle.

Thomson était resté toute la nuit discuter, et l'absence de personnel médical, jointe à la mention du nom de Carson et son supérieur Frines, avaient permis de percer le plan diabolique de chef tueur. Le pilote était consterné devant cette froide condamnation, allant jusqu'à frapper d'innocentes jeunes femmes. Il regrettait de ne pas avoir suivi la logique sans pitié de Rod Philips, en passant Carson par les armes. Les premières lueurs de l'aube, l'arrivée de Vigan et Williams, permirent d'envisager le sauvetage de la jeune femme pendue dans les hautes branches. Se bousculant tout d'abord pour avoir l'honneur d'être le sauveur, les deux hommes déchantèrent face aux difficultés de l'ascension et aux risques de chute. O'Brien, trépignant d'impatience et de douleur, les traitait de mauviettes et de poules mouillées, accroissant encore leur fébrilité, leur maladresse. Ce n'est que vers 11 heures que Mark Leeming, venant aux nouvelles après avoir veillé la belle Jenny, prit les choses en main. Bucheron dans le civil, il eut tôt fait de rejoindre O'Brien dans le feuillage. Redescendre en toute sécurité l'infirmière-chef demanda cependant près d'une heure. Le sourire reconnaissant de la jeune femme, le sourire de gamin, heureux, arboré par Leeming, constituaient en tout cas les premiers éléments de bonheur vécus depuis des mois.

Sur la côte Nord, Boyner avait aussi fait une heureuse découverte. Dans l'anfractuosité d'un rocher : son camarade Rain, vivant. Endormi. Et pelotonnée dans ses bras, une jeune fille de petite taille. Totalement épuisée également

L'océan n'en avait pas moins englouti les pauvres Sandra Benz et Marge Grimsby.

* l'hiver 1943-44

La survie sur l'île de Santa Monica s'organisa peu à peu, courant octobre, avec la certitude d'être condamnés à rester abandonnés. Soignés avec compétence et parfois autorité (l'infirmière-chef était intraitable), les blessés furent sauvés par des injections de pénicilline, et la mise en place spontanée d'une toute nouvelle hygiène. Ayant vécu des mois dans la crasse et la puanteur, les hommes se faisaient maintenant propres

et beaux. On aurait pu imaginer que les féroces Marines maltraiteraient les demoiselles sans défense, après des mois d'abstinence. Il n'en fut pourtant rien (peut-être parce que les plus « macho » ultra-virils s'étaient entretués le 30 Août ?). La belle Jenny avait cinq chevaliers servants, rampant à ses pieds. Tandis que Thomson goûtait simplement l'amitié complice de Kathe O'Brien, seule à partager son niveau intellectuel. De son côté, le couple de silencieux – Rain et la petite Stacy – semblait vivre une profonde et platonique tendresse.

La présence des jeunes femmes évita certainement aux hommes de sombrer dans un désespoir morbide. Se montrant entrepreneurs, actifs, ils fabriquèrent des dispositifs pour récolter l'eau de pluie, des outils de pêche. Après deux mois, les dix Robinsons étaient convaincus de pouvoir survivre à l'épuisement des stocks. Holsted recommençait à marcher, Thomson retrouvait l'usage de son bras droit.

La disparition de Rain et Locklin, un matin, causa un léger flottement. Personne n'avait jamais pris au sérieux le petit radeau que fabriquaient les amoureux, entre les rochers de la côte Nord. Ils étaient pourtant partis, sans prévenir, en volant quelques litres d'eau et de maigres vivres. Vers l'île Nord, vraisemblablement. Pour vivre à deux, sur une île déserte, comme dans un livre romantique – disait Jenny Stole.

Hormis cet incident, la vie s'écoulait tranquille, dans une relative opulence. Les stocks, qui avaient été prévus pour cinquante hommes pendant douze mois, garantissaient au moins deux ans de tranquillité, sauf pourrissement précoce. De grandes discussions sur l'avenir animaient les soirées. Leeming ne cessait de répéter que l'irrésistible avancée américaine allait amener d'un jour à l'autre une foule de bateaux. Et si l'un ne venait pas tout simplement mouiller au large de l'île, un grand feu suffirait à attirer l'attention. Et l'on ferait alors envoyer Carson et Frines devant le peloton d'exécution. Thomson et O'Brien étaient plus réservés, signalant l'immensité de l'océan. Le choix de Santa Monica avait aussi été dicté, selon toute vraisemblance, par son isolement, loin des routes maritimes usuelles. Par ailleurs, Gary Thomson restait persuadé que les chefs diaboliques pouvaient leur causer de graves ennuis, s'ils dénonçaient leurs crimes. La complicité de meurtre, pour l'affaire du 30 Août, restait une accusation gravissime. Et le jugement indulgent, de Kathe et Jenny, mises au courant, ne signifiait pas qu'un tribunal militaire se montrerait aussi compréhensif. En attendant, le vieil arbre sur lequel on jouait aux fléchettes avait été baptisé "Colonel Carson" (côté Nord), « Général Frines » (côté Sud), et constituait un salubre défouloir.

Quarante ans plus tard, tant Williams que Thomson gardaient de ces mois un souvenir paradisiaque. L'absence de confort était certaine, mais la jeunesse et l'amitié faisaient oublier le reste. Malgré les épreuves, les nuages que comportaient l'avenir, une certaine insouciance baignait ces jours.

* Dernier drame

Plus personne ne décomptant les jours, ce n'est qu'au printemps 1944 que l'on peut dater l'évènement tragique qui allait briser le sentiment de douce villégiature. A trois jours d'intervalle, Jenny puis Kathe tombèrent gravement malades. Veillées nuit et jour, par les hommes

impuissants, leur État devint rapidement critique. Les infirmières elles-mêmes ne savaient que faire pour se soigner. Les antibiotiques restant sans effet, l'on essaya la prière.

Quand Jenny Stole sombra dans un profond coma, plusieurs hommes pleurèrent. Et quand on la retrouva morte, un matin, le monde sembla s'écrouler. Williams se souvient avoir pleuré des jours entiers. Leeming, le premier, se suicida d'une balle dans la tête. Puis ce fut Boyner, Vigan, et enfin Holsted. Cette folie destructrice n'est hélas pas incompréhensible : Williams hésita lui-même (plus tard) à imiter ceux qui avaient été ses compagnons et concurrents, tous leurs rêves soudain brisés, ne voyant plus le moindre intérêt à vivre, et voulant se prouver qu'il n'aimait pas moins Jenny que les autres. Après des mois de dépression, de profond abattement, il allait cependant surmonter sa douleur. Mais resta célibataire, fidèle à la belle, toute sa vie.

Kathe, mourante, fit jurer à Gary Thomson de ne jamais sombrer dans ce piège et s'éteignit, dans les bras du jeune pilote, ne parvenant pas à retenir ses larmes.

Epilogue

S'il n'y avait pas eu les tombes à creuser, les deux survivants seraient vraisemblablement restés assis, des jours entiers, sans boire ni manger. Mais, par respect pour celles qu'ils aimaient, ils allèrent assembler des planches. Fabriquer deux vrais cercueils. Pour préserver leurs belles des bestioles.

Après l'enterrement, des mois s'écoulèrent dans la prostration et le silence. Recueillis par des pêcheurs indigènes quelques mois plus tard, Williams et Thomson vécurent plusieurs années loin de la guerre, à tresser des filets artisanaux. En mai 1947, un bateau les conduisit à Manille, d'où ils rentrèrent aux Etats-Unis. Williams travailla dix mois dans les docks, pour gagner le prix du voyage à bord d'un porte-container. Thomson servit dans un bar fréquenté par des matelots américains. Quatre mois lui suffirent pour quitter le pays. Les deux hommes ne se revirent jamais.

Le général Frines, en octobre 1943, lançait l'idée de rockets air-air auprès de sa hiérarchie – qui ne prêta guère attention à la suggestion. Retraité en 1948, il vécut une retraite paisible, avant de s'éteindre le 17 mars 1966.

Fred J. Carson termina la seconde guerre mondiale avec le rang de brigadier général. Promis à une brillante fin de carrière, il fut cependant démobilisé pour raisons de santé au cours de la guerre de Corée. Reconverti dans l'immobilier, il amassa en quelques années une petite fortune, et une réputation de férocité extrême en affaires. Il mourut riche et puissant, le 29 juin 1973. Dans son lit.

Gary Thomson, aujourd'hui seul survivant de cette tragique épopée, repense souvent à cet îlot boisé, où repose le corps d'une quarantaine d'Américains. Dont un jeune pilote caractériel, au palmarès phénoménal, inégalé, et deux jeunes femmes, innocentes et belles. Dans l'indifférence générale et l'injustice la plus totale.

Seule image lui laissant un sourire, la perspective que dans une île inconnue, au bord d'une plage, vivent heureux Tommy Rain et sa douce amie. Deux êtres timides, réunis par le destin, pour qui Santa Monica représente peut-être autre chose que du sang et des larmes. Beaucoup de sang, beaucoup de larmes.

Mais, qui sait, depuis peut-être quarante ans, main dans la main, leurs squelettes tiennent-ils compagnie aux poissons, au fond du Pacifique.