

V. — *La fin du 56*

Si le 69 est en perdition, le 56, lui, est déjà perdu.

Les autres équipages le voient soudain s'engager dans un terrible piqué. Une abondante fumée noire, puis d'horribles flammes, longues trois fois comme l'avion, s'échappent de ses réservoirs.

Qui l'a touché ? La Flak ou la chasse ? Il est impossible de répondre à une telle question, la bagarre est trop générale, trop confuse. Tout le ciel est en feu. Les Messerschmidt et les Morane se battent sans arrêt au-dessus des Amiot, tandis que les obus ne cessent d'éclater par grappes entières et que les projectiles traceurs de tous calibres, venus du sol, tissent autour des appareils l'impressionnant rideau de leurs trajectoires. Le courage des pilotes des Messerschmidt doit être impartialement loué. Ils ont autant de chances d'être abattus par le feu de leurs propres troupes que par celui des équipages français. Cela ne les empêche pas d'évoluer autour de leurs adversaires avec un mépris absolu du danger. Il est vrai que l'occasion est trop belle ! Rencontrer en plein jour ces gros avions de nuit peints en noir

qui marchent à 180 à l'heure ! On ne lâche pas un pareil gibier !

Le sergent-chef Occis, pilote du 56, tente contre tout espoir d'atterrir en flammes sur les prairies avoisinant la Meuse. Mais bientôt le contrôle de ses commandes lui échappe. L'avion n'est plus qu'une fournaise. Toute manœuvre est devenue impossible. Deux paquets blancs s'échappent du brasier et s'ouvrent presque simultanément comme des fleurs géantes. Ce sont les parachutes du sergent-mitrailleur Gely et du sergent-radio Ankaoua. Ceux-là seront peut-être sauvés, s'ils parviennent à franchir les nappes de balles qui sifflent autour d'eux et qui, même sans leur être destinées, les accompagneront jusqu'au sol.

Le sergent-chef Thévenard, de sa place, ne perd pas un détail du drame poignant. Il voit une silhouette, sans doute celle du sergent-chef Occis, en combinaison grise, parachute au dos, faire jouer la trappe d'évacuation du poste-pilote, se hisser à l'extérieur et s'asseoir sur le toit de l'avion. Est-ce bien Occis ? Il cherche à se dégager les jambes pour se jeter dans le vide. Y parviendra-t-il au milieu des flammes ? Un flot d'étincelles dans un tourbillon de fumée d'un noir de suie, que le courant d'air de la chute ouvre comme un éventail, cache à Thévenard la fin de cette tragédie.

A bord du 56, seuls les deux officiers sont restés : le commandant de Laubier et le lieutenant Vauzelle. Ils ont dédaigné le salut. Au départ, Laubier avait eu le pressentiment que ce vol serait son dernier vol, cette mission sa dernière mission. Et il avait choisi,

on l'a vu, le poste le plus exposé, celui de mitrailleur arrière. Vauzelle, remplissant sinon en titre du moins en fait les fonctions de navigateur-chef de bord, aura certainement voulu se prévaloir du privilège, qui, selon les consignes, revient au chef, d'évacuer le dernier. Mais, ce privilège, Laubier l'aura, lui aussi, réclamé. Il lui appartient. C'est son bien. Il ne l'a jamais concédé. Il refuse de s'en dessaisir.

Nul témoin ne pourra jamais rapporter les dernières paroles échangées entre les deux hommes ni les répliques du pathétique dialogue. Mais on les connaît. Par leurs bouches, ce sont les traditions de la vieille aviation, de la vieille aviation aux tempes grises, qui s'expriment. Laubier et Vauzelle, combattants de 1914-1918, appartiennent tous deux à la génération qui a établi et maintenu les traditions de l'aviation. Les jeunes sont venus, l'École de l'Air est née et a ouvert ses portes, au-dessus desquelles flamboie en lettres d'or sa noble devise : *Faire face*. Et, de promotion en promotion, ces traditions se sont transmises. A cette heure, au cours de cette terrible année 1940, tous, vieux et jeunes, aux quatre coins du ciel, sont en train de les cimenter du plus pur de leur sang. Nul davantage que Laubier et Vauzelle.

Laubier n'aurait qu'un geste à faire pour se jeter. A l'arrière, protégé du vent relatif par la masse de l'avion, même en piqué il lui serait loisible d'évacuer. Mais il reste.

Vauzelle n'aurait qu'un pas à parcourir vers l'avant pour se laisser glisser par la trappe de tir, ou vers le couloir pour gagner l'ouverture de la porte de secours larguée tout à l'heure par Gely. Mais il reste.

Laubier reste, puisque Vauzelle refuse de partir avant lui. Vauzelle reste, puisque Laubier ne consent pas à abandonner le premier le bord. Mieux, il parvient jusqu'au poste de second pilote et saisit les commandes, car voici que le 56, traînant sa chevelure de flammes, semble reprendre vie. Nul doute, il se rétablit en ligne de vol ! Les derniers yeux qui le verront l'attesteront. Une main tient le volant, c'est sûr. *On vit à bord.*

On y vit d'autant plus que l'on continue d'y combattre. Voilà que la mitrailleuse du commandant de Laubier parle. Son crépitement clair et précipité se détache sur le tumulte de la bataille. Les éclairs des balles jaillissent du poste-arrière et se distinguent nettement sur le fond vert-sombre de la campagne.

Sur qui tire Laubier ? Sur quels adversaires ? Sur le ciel ou sur le sol ? Qu'importe, il tire ! Mort-vivant, que nulle puissance humaine ne saurait désormais sauver, il tire. Comme l'autre jour Delattre et di Mattéo à Tongres, il veut se battre jusqu'à la fin. Image éclatante, testament prophétique que lèguent ces hommes au moral d'acier à tous les faibles, à tous les hésitants, à tous les lâches qui n'auront pas voulu comprendre qu'un pays n'a de chances de salut que si l'on combat jusqu'au bout, que si les armes sont servies jusque dans la mort et que les doigts des cadavres se serrent sur la crosse des mitrailleuses.

*
* * *

Une seconde encore et l'*Amiot n° 56*, bolide empanaché de flammes et d'étincelles, va percuter le sol