

A peine croyable? Certes! Mais un bombardier en piqué de la Marine américaine a réellement monté à 75 mètres, les ailes pliées, avant de s'abattre en vrille.

Miracles dans le Ciel coréen

DEPUIS le stade de la réaction, l'aviation est plus fertile que jamais en histoires ahurissantes. Sur leurs avions de plus en plus rapides, les nouveaux pilotes du front de Corée font une ample moisson de récits propres à égayer les longues heures de brouillard et d'inaction passées sur les aérodromes et les porte-avions : accidents bizarres, sauvetages de justesse, prouesses de la deuxième guerre mondiale, sont monnaie courante.

Le premier appareil américain abattu au cours de la guerre de Corée était un hélicoptère; et vous ne devinez jamais par quoi il fut abattu : par une mine terrestre ! L'appareil exécutait une reconnaissance le long d'une route, à environ 6 mètres du sol. Apparem-

ment, il dut passer au-dessus d'une mine déclenchée par un système acoustique ou d'approche : la mine explosa, détruisant l'hélicoptère.

Au cours d'un exercice au-dessus du Japon, des parachutistes tombèrent dans l'océan parce que le vent avait tourné pendant leur descente. Les hommes n'avaient pas de gilet de sauvetage puisqu'ils pensaient arriver sur la terre ferme. Un hélicoptère de secours accrocha par leurs parachutes quatre hommes sur cinq, après qu'ils eussent touché l'eau. Ne pouvant ramasser le cinquième, le pilote utilisa le courant d'air descendant de son rotor pour gonfler d'air le parachute et ramena l'homme au rivage « en soufflant dessus ».



Un troisième amphibie de l'escadre de secours aperçut un pilote de F-86 se cachant sous l'eau pour éviter les balles ennemies après une descente forcée sur une rivière coréenne. Guidé par le radar, l'appareil de secours se posa sur la rivière peu profonde et s'enlisa rapidement. On dut renoncer à lancer un radeau et à pagayer jusqu'au pilote, car le feu ennemi se rapprochait trop. Abaisant son train d'atterrissage, le capitaine avança dans la boue, ramassa le pilote et s'enlisa de nouveau. Il renversa la marche de l'hélice, mit pleins gaz et se dégaugea, puis descendit la rivière les bras croisés. La rivière avait 2 mètres de profondeur et le tirant d'eau de l'appareil était de 1,80 m !

Chacun sait qu'un avion doit avoir des ailes pour voler. Les avions de chasse et de bombardement de la Marine américaine, puisqu'ils partent du pont relativement étroit d'un porte-avions, ont des ailes qui se replient vers le haut ou vers l'arrière comme celles d'un oiseau. Un pilote essaya de décoller de la passerelle avec les ailes de son bombardier repliées vers le haut. Il ne se contenta pas d'essayer, il le fit ! Le puissant moteur réussit à soulever de 75 mètres l'avion de 9 tonnes avant qu'il ne se mit en vrille pour s'abattre. La moitié d'aile qui part du fuselage jusqu'à la charnière offrait apparemment une surface de sustentation suffisante pour faire décoller l'avion de la passerelle; n'importe quel aviateur prétendra pourtant que c'est impossible.

Les hélicoptères ont accompli quelques sauvetages rapides lorsque des pilotes étaient tombés à la mer. Certains ont eu à peine le temps de se mouiller les pieds avant l'arrivée de l'hélicoptère.

Les pilotes de combat de la Marine ont pour spécialité d'assaillir les troupes ennemies à basse altitude, aussi rentrent-ils fréquemment avec des ailes et des fuselages criblés de balles ou d'obus de DCA. Un des pilotes les plus enragés, attaquant un convoi de camions en

Ci-dessous, il y eut heureusement peu de dégâts lorsqu'un réservoir inférieur de F4U s'enflamma, alors que l'avion descendait sur le pont d'un porte-avion.



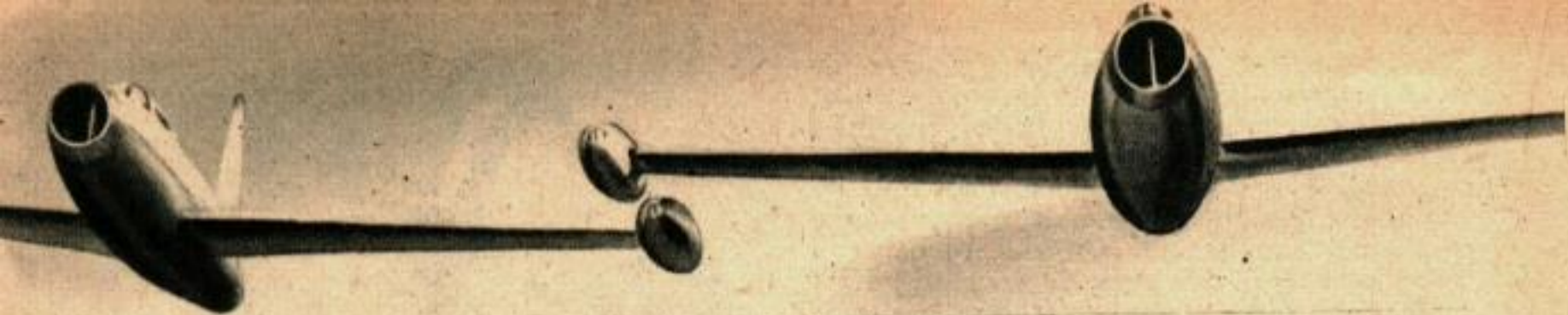
La balle pénétra dans la carlingue, arracha les lunettes du pilote, enleva un morceau de la coupole, mais l'homme fut indemne!

rase-mottes, sentit une secousse, provenant apparemment d'une balle. Quand il revint au porte-avion, il constata que c'était une pierre, et non une balle, qui avait endommagé son Panther à réaction: Un des Nord-Coréens avait dû être lanceur de base-ball dans le civil. La même chose arriva à un lieutenant qui ramena son F-80 avec une pierre de 500 gr logée dans l'aile.

Les moteurs à réaction qui propulsent les avions de combats d'aujourd'hui sont assez résistants aux balles et plus que les moteurs à

Avec une aile en partie arrachée par la D.C.A., le pilote ramena son appareil sans encombre.



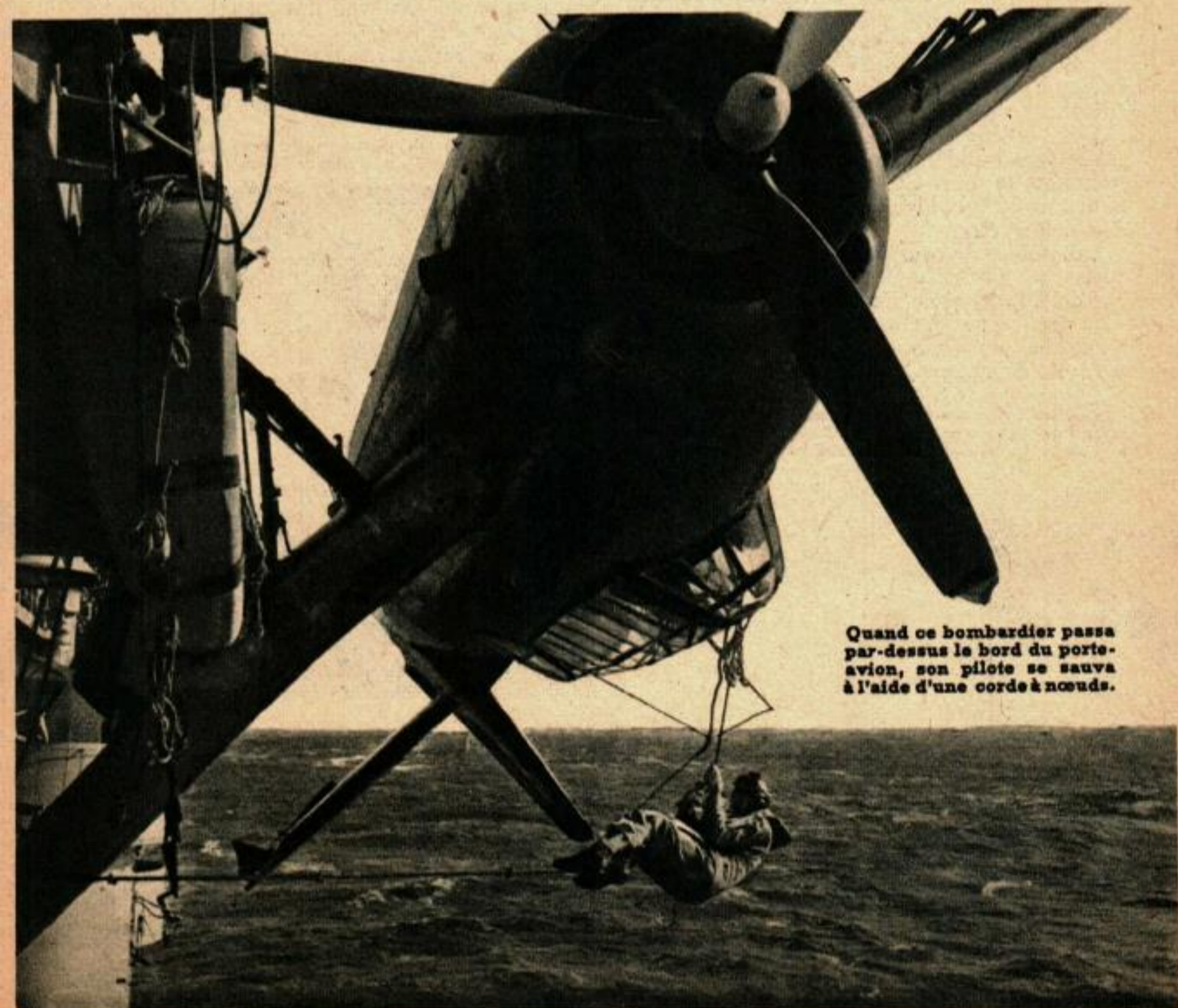


pistons des avions à hélices. Un avion à réaction fut touché par une balle alors que le capitaine de Marines faisait une incursion en rase-mottes. Une balle fit un trou de 6 cm dans le couvercle de la chambre de combustion, traversa le moteur et tournoya plusieurs fois autour de la turbine qui tournait à 12.000 tours par minute. Rognant les palettes de la turbine aux deux tiers de leur surface normale, la balle fut expulsée par le tuyau de queue. Le capitaine fit encore quelques opérations de bombardement et d'attaque, puis revint à sa base, en 20 minutes, à une vitesse normale de croisière.

L'aviateur qui a vu la mort au plus près est probablement ce pilote de F-51 dans l'aviation sud-africaine. Tandis qu'il exécutait une mission, en Corée, une balle venant du sol pénétra

dans sa coupole, lui arracha ses lunettes et le laissa indemne. La force combinée de la balle, des lunettes et du choc enleva un grand morceau de la coupole du côté opposé.

Atterrir avec un avion à réaction à 130 à l'heure sur un porte-avions, c'est déjà une opération délicate dans des conditions normales. L'exploit décrit ici n'en est que plus fabuleux. Aveuglé par le sang, il fut ramené jusqu'au « Philippine Sea », à 200 km de distance, en suivant les indications verbales de son aide. Quand il arriva derrière le porte-avions, il suivit les indications de l'officier, transmises par radio, car il n'y voyait pas pour diriger son avion. Il avait été blessé en touchant des fils, alors que son avion à réaction volait bas, à 650 à l'heure, au-dessus du sol coréen. Le



Quand ce bombardier passa par-dessus le bord du porte-avion, son pilote se sauva à l'aide d'une corde à nœuds.



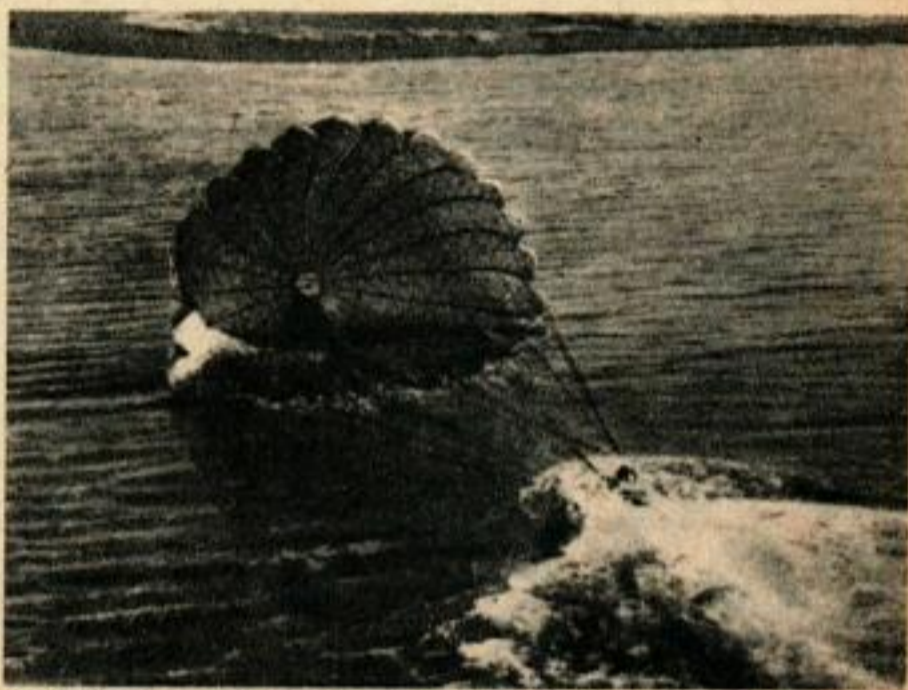
Un incroyable sauvetage aérien eut lieu lorsque deux pilotes « transportèrent » un troisième avion sur les bouts de leurs ailes, le pilote ayant perdu connaissance.

Ci-dessous, le parachutiste, tombé en mer au cours d'un exercice sur le Japon, est ramené au rivage par le puissant souffle d'air des pales du rotor d'un hélicoptère de secours.

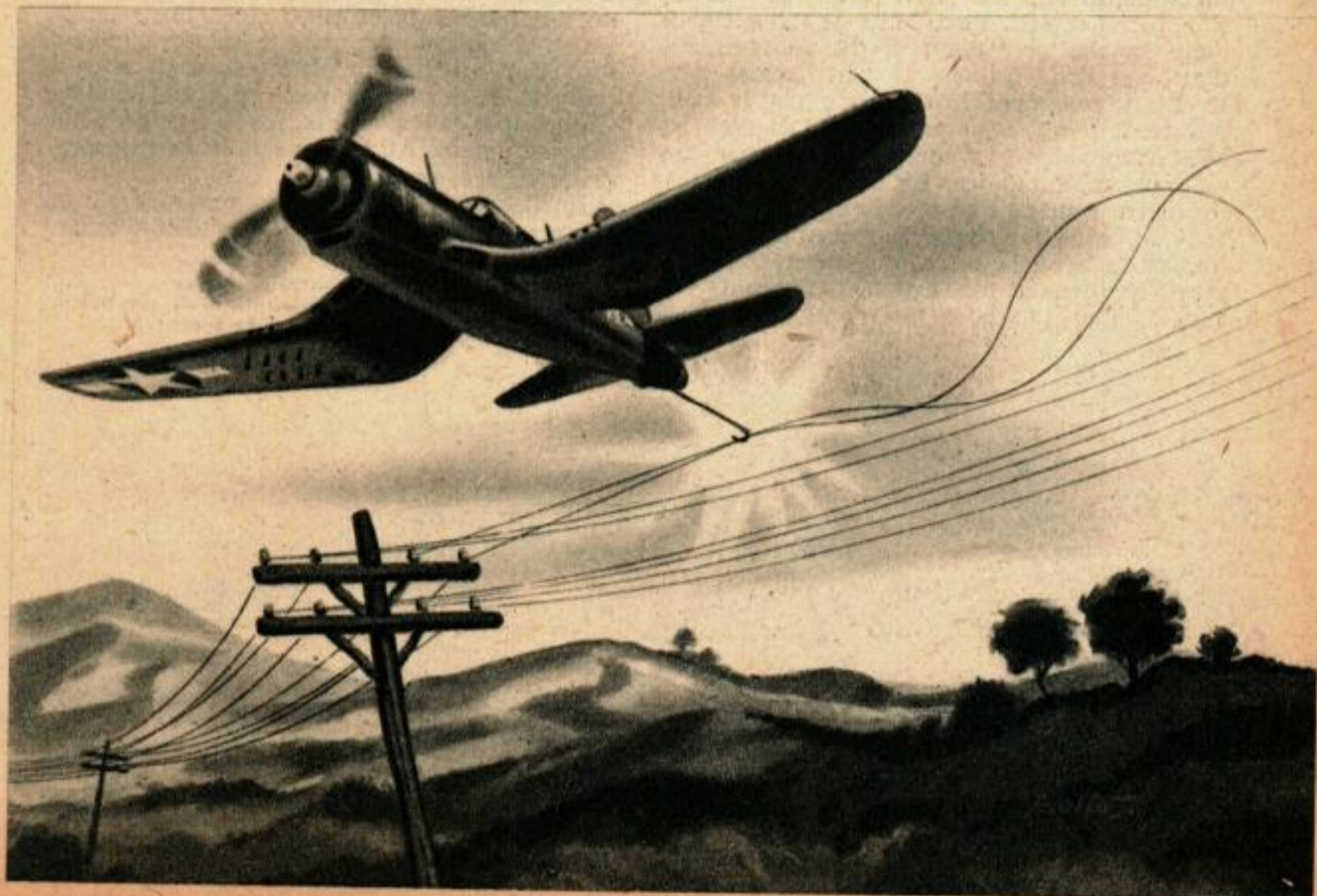
choc brisa la coupole ainsi que le verre anti-balles et le pilote resta inconscient environ 20 secondes. L'avion, Dieu sait comment, continua de voler, montant brusquement. Le sang lui jaillit dans les yeux, supprimant sa vision presque à 100 %.

Grâce à la radio, l'aide put indiquer au pilote aveuglé ce qu'il devait faire pour que l'avion pût voler droit et à quel moment il fallait faire descendre le train d'atterrissage. Il ne vit pas le pont du porte-avion avant le moment où un chirurgien sauta sur l'appareil arrêté par un câble et lui essuya le sang ruisselant sur ses yeux.

C'est grâce à un travail d'équipe presque incroyable que le pilote d'un « Thunderjet », put être sauvé en Corée. Volant au-dessus de la Corée du Nord, ses coéquipiers remarquèrent qu'il volait dans tous les sens. L'avion rapide zigzagua un moment, piqua du nez, puis se remit à monter. Croyant que l'appareil à oxygène du pilote ne fonctionnait pas et qu'il souffrait



Ci-dessous, en faisant sortir le crochet d'amarrage de son avion, un pilote coupa les lignes de communications des Chinois.





du manque d'oxygène, ses deux compagnons lui crièrent par radio de se libérer de l'appareil et de revenir à toute vitesse. Il tenta de le faire, mais perdit connaissance. L'un des autres s'approcha et glissa l'extrémité de son aile sous l'aile gauche de l'avion et dit au troisième d'attraper l'aile droite : les deux avions portèrent littéralement le troisième par le bout des ailes. Il n'y avait pas de contact réel, les ailes étant séparées énergiquement par des courants d'air rapides. En quelques minutes, ils eurent ramené l'avion désemparé en territoire ami et le descendirent doucement jusqu'à une altitude où le pilote pouvait respirer. Il reprit rapidement connaissance et raconta ensuite : « J'avais la gorge serrée et un terrible



Ci-dessus, le pilote étant presque complètement aveuglé, le F 9 F est ramené jusqu'au pont du porte-avion. A gauche, l'on sort le pilote après l'atterrissage.

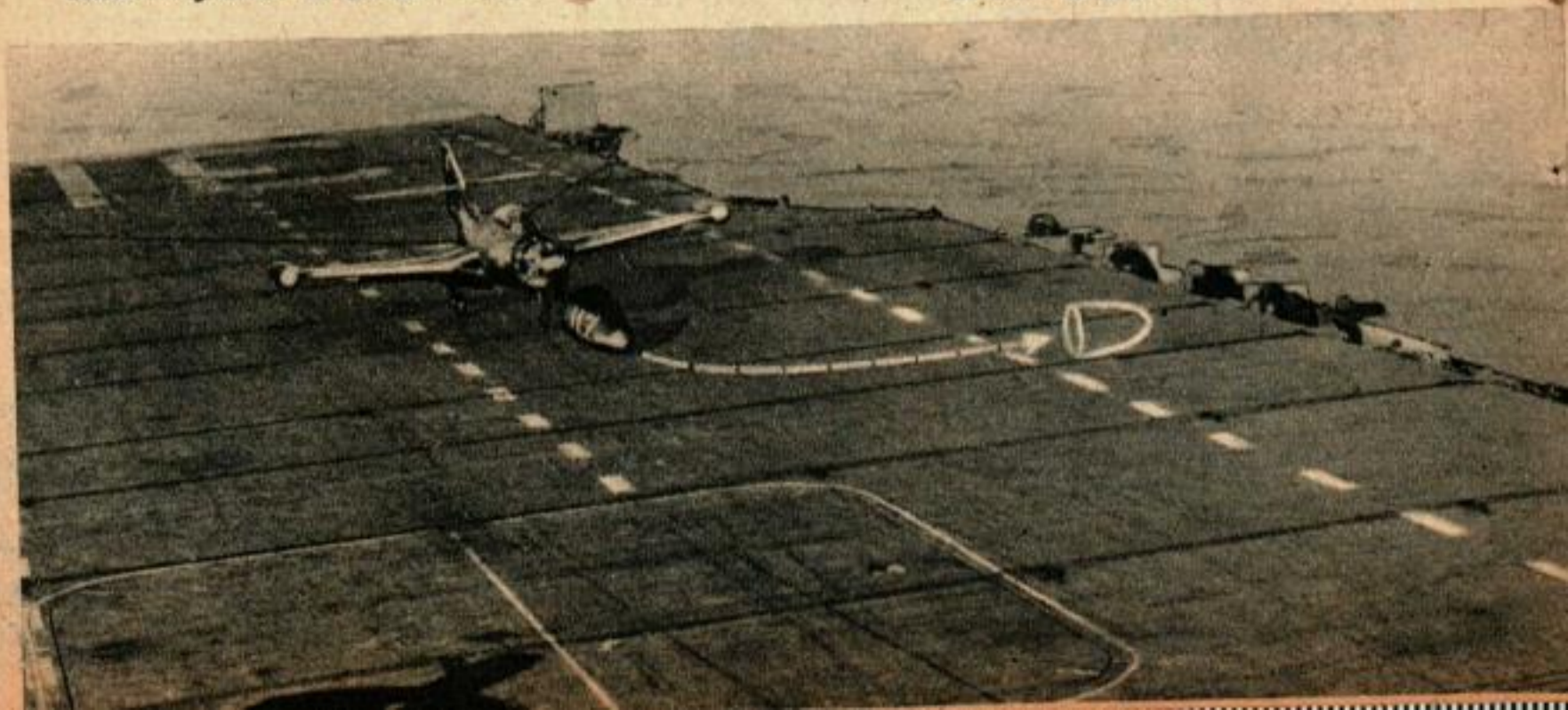
mal de tête. J'ai eu de la chance d'avoir mes camarades à proximité. »

Au plus fort des combats du Nord de la Corée, deux pilotes des Marines aperçurent six camions chargés à environ 15 mètres du rivage, sur un lac gelé, près de Wonsan. Les balles de mitrailleuses ne réussissant pas à y mettre le feu, ils lancèrent une bombe de 200 kg : la glace se brisa et les camions coulèrent.

En survolant les lignes ennemies, en Corée, un bombardier léger B-26 reçut un obus de DCA. L'explosion toucha le pilote à travers son avant en matière plastique, mais sans le tuer. Il descendit en parachute et défia les Chinois pendant 30 jours, jusqu'à ce qu'il fût secouru par un Albatros de la troisième escadrille de secours.

En Corée, personne n'a jamais songé à considérer comme une arme un crochet d'amar-

Le dispositif d'amarrage arrête l'avion à réaction lorsqu'il atterrit sur le porte-avion, mais son nez se détache et part vers la mer.



rage pour porte-avions; mais le pilote d'un « Corsair » descendit son crochet alors qu'il volait bas en territoire ennemi et arracha ainsi quelques fils téléphoniques.

Il est étonnant qu'un avion puisse voler alors qu'il lui manque un gros morceau d'aile ou de queue; pourtant un lieutenant ramena son avion de chasse « Corsair » auquel il manquait plus d'un mètre d'aile, arraché dans une collision en plein ciel. De même, un pilote d'un « Panther » à réaction, perdit un mètre de son aile en heurtant un poteau téléphonique alors qu'il attaquait des camions près de Wonsan. Il releva son avion à 4.000 mètres et rentra sans accident.

Si vous pensez qu'un récit peut démontrer la solidité d'un avion moderne, écoutez cette histoire étonnante d'un pilote de F-9-F qui essayait de poser son appareil à bord du fameux porte-avions « Essex ». A sa première tentative, il descendit trop brusquement. L'avion rebondit dans les airs, volant encore. Le crochet d'atterrissage de la queue accrocha un ruban de nylon, au sommet des barrières. Traversant le pont, le « Panther » heurta un autre avion à réaction prêt à décoller : le choc arracha sa coupole, manquant de justesse la tête du pilote et détacha net une roue du « Panther » emballé.

Continuant par-dessus la proue du navire, l'avion faillit tomber à l'eau. Le ruban de nylon, entortillé dans le crochet, traîna dans l'eau, l'échappement du moteur soulevant l'écume, lorsque l'avion repartit dans les airs pour essayer à nouveau d'atterrir. Entre temps, le pont était débarrassé de tous les avions et l'on avait placé une rangée de tracteurs derrière les barrières, pour éviter que l'avion manquât une deuxième fois les câbles d'arrêt.

Le pilote atterrit rapidement, sur une seule roue. Comme le crochet était enchevêtré dans le ruban de nylon, il ne put attraper aucun câble; perdant la tête, il mit pleins gaz : l'avion arracha le reste de son train d'atterrissage sur

(Suite page 140)



Ci-dessus, après cette avarie due à la D.C.A. le Mustang rejoignit sa base sans encombre. Ci-dessous, quand le pilote revint, la coupole manquait: il l'avait perdue en heurtant des fils électriques lors d'une attaque en rase-mottes — en bas.

