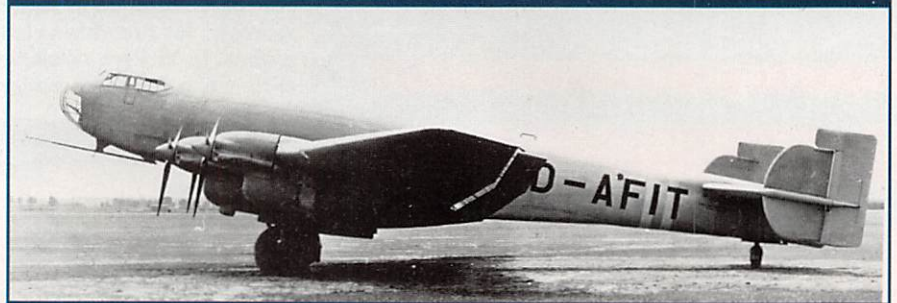


Le Junkers 488, dernier géant allemand

Ayant compris trop tard l'utilité du bombardier quadrimoteur, les Allemands ont essayé d'improviser un Junkers Ju 488 en quelques mois. Mais la Résistance ne leur a pas permis d'achever celui qui fut le dernier des avions géants allemands...



Les prototypes des deux bombardiers lourds que l'Allemagne préparait avant-guerre. En haut, le Dornier 19, en bas le Junkers 89. L'autonomie de l'un comme de l'autre (1 600 km) était insuffisante.



Après la campagne de France, achevée par l'armistice signé le 22 juin 1940, la Luftwaffe qui avait jusque là principalement agi en soutien direct des unités terrestres, fut confrontée à un nouveau problème : bombarder la Grande-Bretagne avant d'y débarquer. Or, l'Allemagne ne possédait aucun avion adéquat ; ses seuls bombardiers étaient des bimoteurs à l'autonomie et à la charge militaire limitées.

La Luftwaffe et les bombardiers lourds

Pourtant, dès 1935 (année de la création officielle de la Luftwaffe), le Général Walter Wever, alors chef d'état-major, et le Général Erhardt Milch, secrétaire d'Etat à l'Air, avaient proposé la création d'une force de bombardement stratégique. Des contrats pour la fabrication de deux quadrimoteurs avaient été signés avec Dornier (Do 19), puis avec Junkers (Ju 89) : ces avions devant, éventuellement, atteindre aussi bien l'Ecosse que l'URSS, le surnom d'«Ural Bomber» leur avait été attribué.

Le Do 19V1 (premier prototype) avait effectué son premier vol le 28 octobre 1936, et le Ju 89V1 en décembre. Cependant, aucun ne pouvait aller bombardier l'Union soviétique, comme le rêvait Adolf Hitler. Par ailleurs, après la disparition du général Wever dans un accident d'avion, le 3 juin 1936, Erhardt Milch s'était heurté au Maréchal Herman Göring, grand maître de la Luftwaffe, quant à l'intérêt

présenté par ces deux modèles. Finalement, le programme avait été abandonné le 29 avril 1937.

Cependant, le 2 juin suivant, Ernst Heinkel Flugzeugwerke avait reçu la commande de développement du projet P.1041 qui, l'année suivante, avait été désigné officiellement He-177. Le premier prototype avait effectué son premier vol le 19 novembre 1939, propulsé par deux moteurs Daimler-Benz DB-606 de 2 700 ch, en fait deux paires de DB-601 accouplés. Le manque de fiabilité de ces propulseurs contraria fortement la carrière du He-177 ; l'état-major allemand s'en est inquiété très tardivement, puisque c'est seulement au début de 1944, la situation stratégique générale étant sérieusement dégradée, que Junkers, qui avait déjà produit la gamme des bimoteurs Ju 88, 188, 288 et 388, put lancer le développement d'un autre bombardier quadrimoteur, le Ju 488.

Il convient de souligner ce que cette décision a de surprenant, comme le lancement d'autres bombardiers à long rayon d'action tels que les Focke-Wulf Ta 400, Messerschmitt Me 264 et Junkers Ju 390 (les «America Bomber» destinés à bombardier New-York), et même du Heinkel He 274 (un He 177 à quatre moteurs «nor-

maux»).

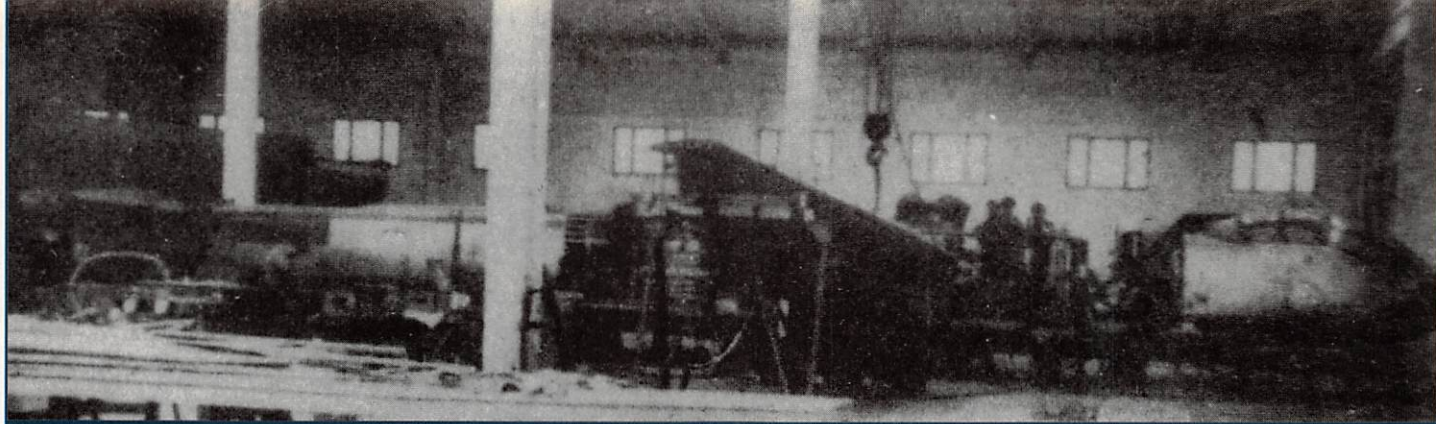
Car la Luftwaffe, confrontée à de multiples problèmes (formation d'équipages en nombre insuffisant, manque d'alliages légers, manque de carburant) n'était évidemment plus en mesure d'envoyer sur la Grande-Bretagne, et encore moins jusqu'à New-York, des escadres de bombardiers lourds semblables à celles des Alliés.

Toulouse, centre aéronautique

Le Reichluftfahrtministerium (RLM), affolé par les énormes pertes de la chasse allemande, au printemps, contre les bombardiers américains et leurs chasseurs, abandonna ces études coûteuses le 3 juillet 1944, en faveur de chasseurs d'interception ; mais c'était, comme il avait été dit des armes françaises en juin 1940 : «trop peu, trop tard».

Si l'on n'en était pas encore là lorsque fut lancé le Ju 488, l'usine Junkers de Dessau ne disposait ni du personnel ni des moyens nécessaires pour le construire. Il fallait sous-traiter ce gros travail... à la France.

A partir de 1941, toutes les entreprises aéronautiques françaises avaient été pla-



Le Junkers 488 V401 en cours d'assemblage dans l'usine Latécoère de Toulouse. La cabine de l'équipage pressurisée est posée loin en avant (à droite sur cette photo, malheureusement médiocre mais rarissime). Il manque un tronçon de fuselage entre l'aile et cette cabine.

cées sous la responsabilité de firmes allemandes. A Junkers et Heinkel avaient ainsi échoué, après novembre 1942, le pôle aéronautique de Toulouse avec les sociétés Latécoère, Breguet et SNCASE ; cette page d'histoire, généralement mal connue, mérite d'être contée.

En 1940, jusqu'à l'armistice, Toulouse avait constitué, avec 15 000 cadres, employés et ouvriers, le plus important centre aéronautique français hors de Paris, notamment grâce aux décentralisations stratégiques réalisées depuis le déclenchement des hostilités.

Dans un premier temps, ces entreprises avaient fonctionné pour le gouvernement de Vichy, bien qu'à une cadence considérablement réduite. Après l'invasion allemande de la zone sud, la presque totalité du travail fut destinée à l'occupant. On distinguait désormais deux domaines d'activités principaux :

- La réparation de bombardiers bimoteurs Ju 88 et He 111, quadrimoteurs He 177, et de chasseurs Dewoitine D 520 que les Allemands utilisaient en assez grand nombre, notamment en les distribuant à leurs alliés.
- L'étude et la fabrication du Ju 488.

Les fuselages de Ju 88 étaient préparés par Breguet, la SNCASE étant chargée des voilures et de l'assemblage final. Breguet réparait aussi les empennages de He 177 à Bayonne et les fuselages à Toulouse, les ailes étant confiées à la SNCASE. L'Atelier Industriel de l'Air effectuait le montage final.

Le Junkers Ju 488 à Toulouse

Pour l'étude et la fabrication des prototypes du Ju 488, les bureaux d'études des quatre sociétés françaises furent mobilisés, sous la maîtrise d'œuvre de Latécoère.

Assez curieusement, tous les rapports (dont celui dû à l'Ingénieur-en-chef Fournier, du ministère de l'Air français) précisent que ce Ju 488 était connu des Français sous l'appellation Ju 188. Ceci paraît étrange pour trois raisons :

- Au moment où fut commencée l'étude du quadrimoteur 488 (le 1^{er} janvier 1944), le bimoteur Ju 188 était connu et en service depuis plusieurs mois (le KG 6. en fut doté, à Creil, au nord de Paris, à partir de mai

1943), 283 exemplaires ayant quitté la chaîne d'assemblage de Bernburg, en Allemagne, avant la fin de cette année.

- Le Ju 488 était bien signalé, à l'époque, comme un «dérivé» du Ju 188 duquel il conservait la partie arrière du fuselage.

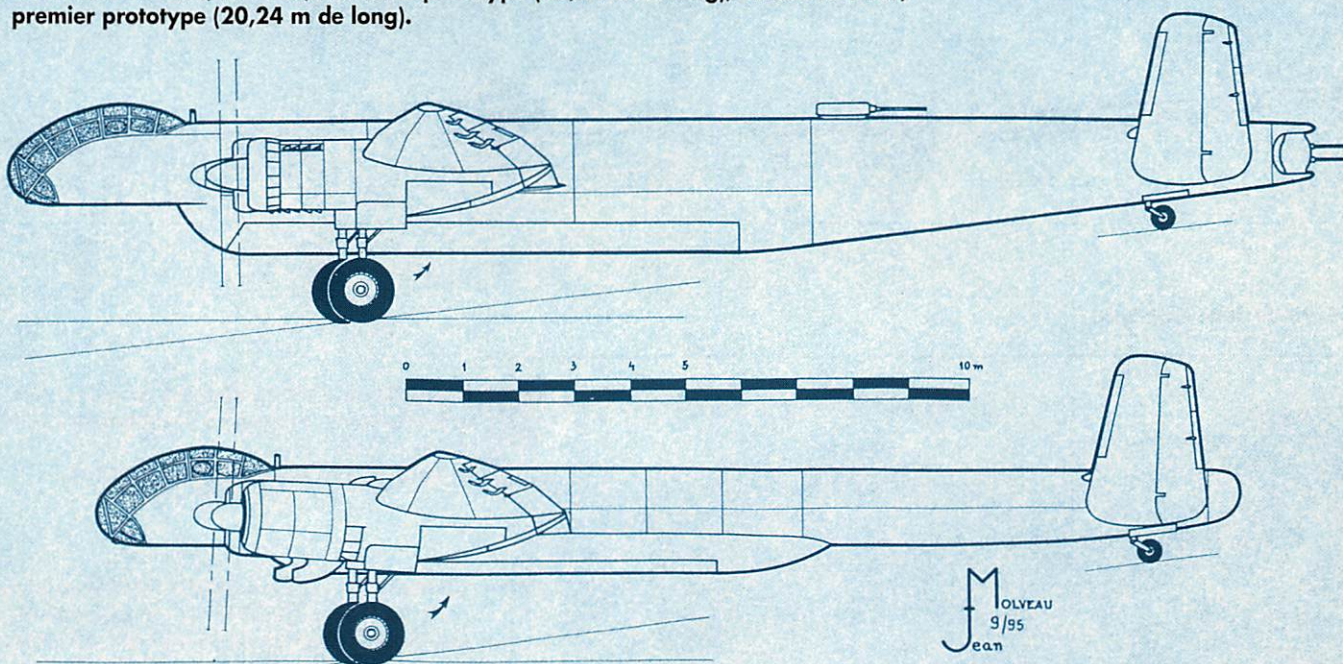
- Tous les plans provenant d'Allemagne (notamment les dessins d'ensembles fournis par Junkers) portaient le cartouche d'identification normalisé à 13 chiffres. Exemple : 8-488-100-310-001, dans lequel 8 signifie avion, 488 est le numéro du type, 100 celui de l'ensemble, 310 celui du sous-ensemble, et 001 celui du dessin de détail. Or, il ne paraissait pas entrer dans les habitudes des ingénieurs allemands, d'après les constatations de l'auteur, de maquiller les cartouches des plans. Tout au plus pouvait-on voir, parfois avec quelque retard, des détails d'armement masqués sous une couche de Corrector.

Il est donc permis de penser, jusqu'à preuve du contraire, que des ingénieurs français ont pu être abusés par des plans marqués 8-188 parce qu'ils étaient relatifs à des éléments de ce bimoteur utilisés sur le 488.

Examinons maintenant de plus près les activités de chaque entreprise aéronautique toulousaine.

La société anonyme des ateliers d'aviation Louis Breguet, sous la direction de M Ricard, avait ses bureaux 25 rue Mondran, et ses ateliers sur le petit

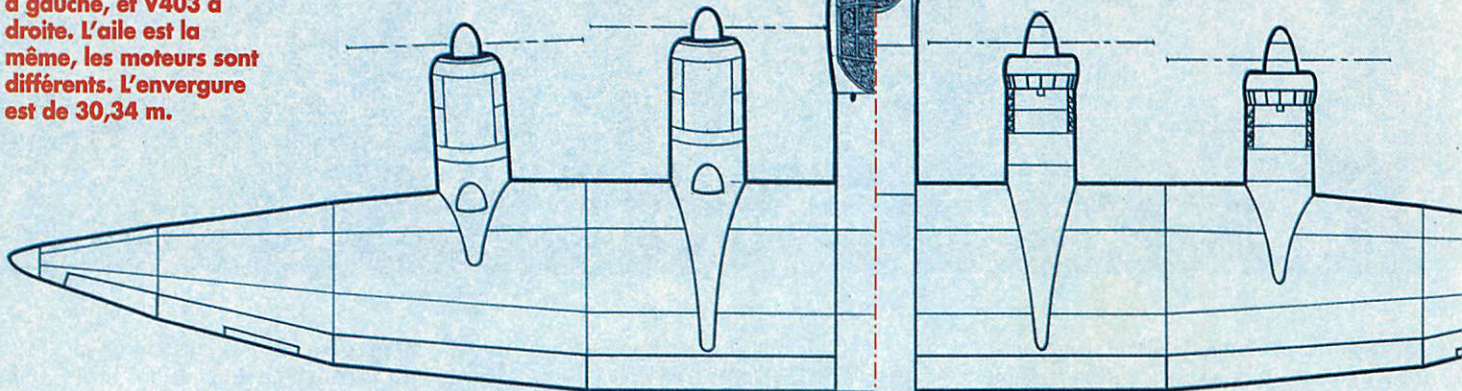
Le Ju 488. En haut, le V403, troisième prototype (23,24 m de long), en bas le V401, premier prototype (20,24 m de long).



Dessins de Jean Molveau

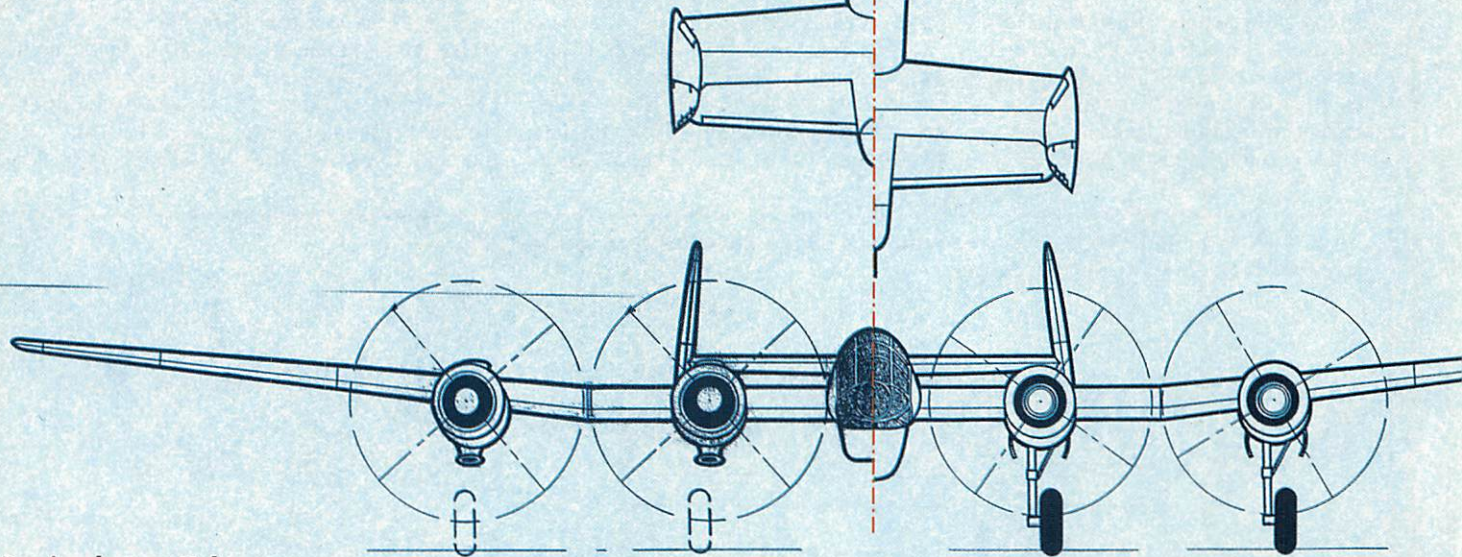
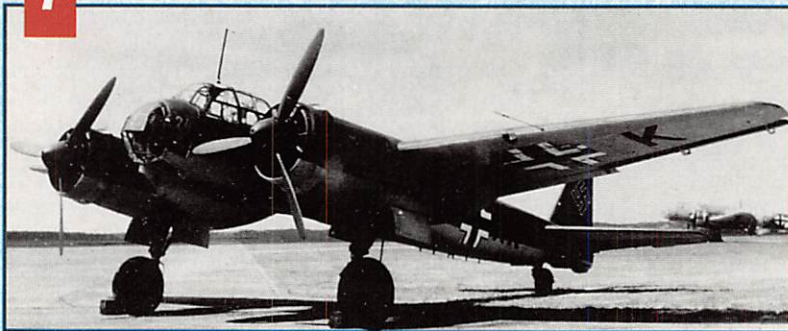
LE PUZZLE DU 488

Deux demi-plans côté à côté du Ju 88 V401 à gauche, et V403 à droite. L'aile est la même, les moteurs sont différents. L'envergure est de 30,34 m.



1

Ci-dessous, l'origine du commencement : le Junkers 88A qui entra en service en 1939.



Dessins de Jean Molveau.



3

A gauche, le Junkers 288 qui ne devait rien à ses précédentes, mais dont l'empennage se retrouva sur le Ju 488. Ici le Ju 288 V103, prototype du 288C.

A droite, le Junkers 388K construit en série à partir de juin-juillet 1944 (ici un exemplaire capturé par la RAF). Il prêta au Ju 488 des éléments de voilure, les moteurs, le train, la cabine de l'équipage et le dessin de sa soute à bombes.

terrain de Montaudran, Chemin Carrosse, au sud-est de la ville rose.

Durant le premier semestre de 1943, Breguet avait travaillé sur deux prototypes civils, les bimoteurs Br 500 «Colmar» (deux étaient en construction) et Br 1011 «Capricorne» (un prototype en chantier). En août, les Allemands avaient ordonné à la société de réparer des fuselages de Ju 88, puis exigé l'arrêt de la fabrication des Breguet 500 et 1011. Le personnel français avait tenté de poursuivre son travail clandestinement mais, en mars 1944, les risques étaient devenus trop grands car les Allemands avaient réclamé l'étude urgente d'un hélicoptère Focke-Achgelis Fa 284, en fait une grue volante inspirée du Fa 223 fabriqué en petite série en Allemagne (et repris en France après la guerre comme SE 3 000).

Un raid allié du 6 avril 1944, non seulement mit un terme à cette affaire, mais également anéantit l'un des Br 500, le Br 1011 et huit des 11 fuselages d'hydravions de patrouille quadrimoteurs Br 730 dont la construction avait été autorisée par la commission d'armistice. Après quelques semaines de flottement, tout le personnel fut affecté au développement du Ju 488.

La société Industrielle d'Aviation Latécoère (en abrégé SILAT), rue de Périole, dans Toulouse, était essentiellement équipée pour fabriquer des prototypes. Son directeur général était Marcel Moine. Jusqu'en janvier 1943, elle avait travaillé sur l'hydravion hexamoteur Laté 631. Les Allemands avaient ordonné la cessation de cette activité qui, deux mois plus tard, avait repris à la demande de la compagnie Deutsche Lufthansa, sur les Laté 631 n° 2 et 3. Les relations entre la société toulousaine et la compagnie allemande étaient plutôt «correctes», mais le RLM, en désaccord avec la Lufthansa, avait tenté de s'opposer à ces fabrications, car il souhaitait utiliser la SILAT pour la fabrication en série d'éléments de bombardiers He 177 ; les Français avaient freiné des quatre fers, arguant de l'inadaptation de leurs outillages. En décembre 1943, Junkers était intervenue en

leur proposant de choisir entre une fabrication en série et l'étude du Ju 488. La SILAT avait sauté sur l'occasion et accepté la seconde solution, laquelle présentait l'immense avantage de préserver le bureau d'études, menacé de partir pour Paris ou pire, à Dessau, le siège de Junkers en Allemagne.

Le 1^{er} janvier 1944 commença donc, sous la haute autorité du Herr Professor Hertel, l'étude du nouveau quadrimoteur. La SILAT, maître d'œuvre, était en outre responsable de l'étude de la voilure centrale et de l'assemblage final, Breguet et la SNCASE fabriquant d'autres éléments.

Sur les 250 ouvriers de l'usine, 166 furent affectés à la fabrication du 488, dont beaucoup échappèrent ainsi au STO, le service du travail obligatoire en Allemagne, instauré le 4 septembre 1942 par Pierre Laval.

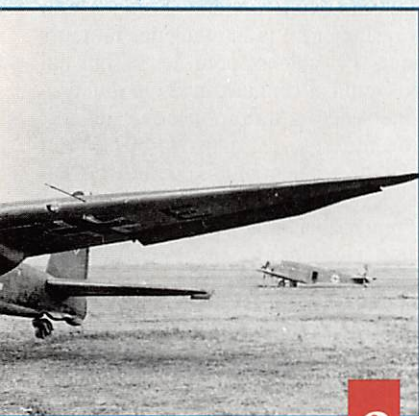
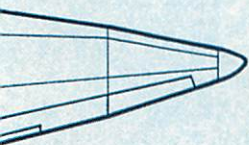
La SNCASE occupée

La SNCASE, Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Est avait son siège social rue de Metz et possédait trois usines à Saint-Eloi, Saint-Martin-du-Touch et Blagnac.

Saint-Eloi, le plus important établissement du groupe, était composé de trois bâtiments équipés pour la fabrication de sous-ensembles. Ces ateliers ne furent jamais bombardés par les alliés, leur importance n'étant pas vitale. Saint-Martin-du-Touch, en bordure d'un grand aérodrome aménagé au nord-ouest de Toulouse, était consacré à l'assemblage final et aux essais en vol. En toute logique, elle fut sévèrement touchée par les bombardements. Blagnac, enfin, sur la bordure ouest du même terrain, était constituée, à cette époque, d'un hangar classique.

Le directeur général de la SNCASE était M Héral, le directeur de la production M Vautier, le directeur local M Vidal.

Lors de l'occupation de la zone sud, les Allemands avaient tout d'abord, comme ailleurs, fait cesser toutes les fabrications aéronautiques en cours. Mais, intéressés par le D.520 (le meilleur des chasseurs français en 1940) pour leurs écoles de chasse, ils avaient ordonné la finition de 130 exemplaires en cours de fabrication – ce qui fut fait – ainsi que la réparation de 125 autres, récupérés un peu partout. 48 furent remis en état (ces quantités sont citées par le rapport de la Commission alliée ; dans leur Docavia n° 4, Raymond Danel et Jean Cuny, donnent respectivement 150, 242 et 31 D.520). Ces travaux furent effectués sous le contrôle



2

Ci-dessus, le Junkers 188E qui apparut en 1943, avec une verrière en bulbe, des ailes pointues et un nouveau fuselage dont la partie arrière a été utilisée sur le Ju 488 V401



4

d'une firme allemande peu connue et appelée en dernier lieu Eisen und Flugzeugwerke Erla GmbH, Erla étant une localité située dans l'Erz Gebirge, une petite chaîne de montagnes au sud de Berlin. En janvier 1943, Junkers commanda à la SNCASE des voilures neuves destinées au chasseur Focke-Wulf 190, puis, en juillet, la remise en état de 176 demi-voilures de Ju 88 et leur assemblage sur des fuselages provenant de chez Breguet.

Ce travail fut réalisé avec... zèle : en août 1944, malgré l'aide d'une vingtaine d'instructeurs venus d'outre-Rhin, un seul Ju 88 complet quitta l'usine, ainsi qu'une quarantaine de demi-voilures dont beaucoup avaient été endommagées par les bombes alliées, les 6 avril et 2 mai précédents !

Le 6 mai 1944, il fut demandé à la SNCASE de réparer environ 500 voilures de Ju 88, mais, à la Libération, deux seulement étaient terminées.

Pendant l'occupation, la SNCASE eut aussi à honorer une commande du gouvernement de Vichy, de 61 Bloch 161, quadrimoteurs de transport dérivés du Bloch 160 et désignés SO 161. Le RLM voulut abandonner ces avions, inutiles à ses yeux, mais la Luftansa, très intéressée, souhaita en acquérir 15 par mois, puis 40. Cette commande irréaliste fut ramenée à 20 avions par mois, puis à 25 avions en tout, puis quatre, puis... deux ! Finalement, en mars 1944, la commande fut annulée, alors que les outillages étaient presque terminés. Les deux SO-161, presque achevés à Saint-Martin-du-Touch, furent anéantis par

RAPPEL

LES JUNKERS 88 CONSTRUITS PAR BREGUET

Les Ju-88 que devait réparer Breguet, provenaient essentiellement d'avions endommagés lors d'atterrissages ratés ou train rentré et, dans de rares cas, de dégâts causés par des bombardements alliés. Parfois, les cellules livrées n'étaient pas réparables. Naturellement, une assez longue période d'adaptation de la part du personnel (peu enthousiaste, on le comprend) avait été nécessaire ; de plus, divers outillages avaient dû être acheminés depuis Hambourg. En outre, le 6 avril 1944, un raid allié détruisit une bonne partie de l'usine en même temps qu'une trentaine de fuselages de Ju-88. Quoi qu'il en fut, deux douzaine de fuselages remis en état furent livrés avant la Libération. Au départ des occupants, durant l'été de 1944, 13 fuselages restaient disponibles ; la plupart d'entre eux furent ensuite utilisés pour l'assemblage d'avions livrés à notre Armée de l'Air.

le bombardement allié du 6 avril, selon le rapport de la Commission d'enquête alliée. Cependant, le travail fut poursuivi clandestinement sur les outillages, ce qui permit, dès le 20 août 1944, de relancer la production de l'avion devenu entre-temps SE 161 «Languedoc».

La petite usine de Blagnac, déjà réservée aux réparations, poursuivit le même genre de tâches pour la Luftwaffe. Neuf He 111 et huit He 177 y furent remis en état, mais les bombardements alliés détruisirent une vingtaine de He 111, deux He 177 et un Do 217. Seul, un He 177 A5/R6 fut sauvé et... orné des cocardes françaises quand la ville fut libérée.

Le dernier des 88

L'étude et la fabrication du Junkers 488, quadrimoteur démarrèrent sans enthousiasme, mais sous la menace de représailles, voire de déportation, en cas de trop évidente mauvaise volonté.

Afin de gagner du temps, le Junkers 488 avait été conçu à partir d'ensembles existants :

- Le poste d'équipage et les panneaux extérieurs des ailes du Ju 388K.

- L'arrière du fuselage du Ju 188E, la soute à bombes des Ju 88A-15 et Ju 388K.

- les groupes moto-propulseurs du Ju 388K.

- Les empennages du Ju 288C.

Ces éléments devaient être fournis par les usines allemandes de Dessau et de Bernburg, les Français devant ajouter un nouvel élément de fuselage au centre et le panneau central de voilure recevant les moteurs supplémentaires, deux autres BMW 801 TJ de 1 800 ch au décollage.

Deux premiers prototypes furent lancés, curieusement désignés Ju 488 V40I et V402, probablement pour rappeler le chiffre des centaines du type alloué par le RLM. Quatre autres prototypes étaient prévus, désignés V403 à V406, tandis que le premier modèle de série, le Ju 488A, devait entrer en service au milieu de 1945...

Selon une conception fréquemment rencontrée sur les bimoteurs allemands, l'équipage de trois hommes était concentré dans un habitacle galbé et largement vitré, cette solution étant ici justifiée par le fait que la cabine serait pressurisée, l'avion devant atteindre 11 350 m d'altitude.

Le train d'atterrissage était particulier, constitué par quatre roues indépendantes,

une sous chacun des moteurs. En fait, plutôt que de concevoir de nouveaux atterrisseurs principaux, il avait paru plus simple d'utiliser des trains existants, et d'en multiplier par deux le nombre. Cette solution peu économique en poids, pouvait être plus rapide à réaliser. Ainsi le Ju 488 devait-il comporter non seulement les moteurs Ju 388K, mais l'ensemble de leurs nacelles y compris les atterrisseurs qui s'escamotaient à l'intérieur.

Ceci n'alla visiblement pas sans poser des problèmes puisque les panneaux extérieurs de voilure où étaient implantés les moteurs extérieurs avaient du dièdre, ce qui obligeait à allonger ou raccourcir deux des quatre jambes d'atterrisseur. Les ingénieurs n'ont pas voulu ou pas pu recourir à cette solution. Ils ont préféré abaisser l'implantation des moteurs extérieurs dans les ailes, afin qu'ils restassent à la hauteur des moteurs intérieurs. Par ailleurs, pour des raisons qui ne nous sont pas connues, mais qui sont probablement liées à un problème de répartition de masses, ces atterrisseurs, bien qu'identiques étaient munis de roues de diamètres légèrement différent (1 140 mm et 1 220 mm) ; mais nous ne savons pas avec certitude si les plus grandes étaient montées à l'extérieur ou à l'intérieur.

Selon les renseignements fournis par la commission d'enquête alliée sur les activités françaises au profit de l'industrie aéronautique allemande pendant la guerre, la masse au décollage du Ju 488 V401 devait être de 26 600 kg, dont 5 420 kg de carburant (environ 6 775 l) et deux tonnes de bombes. L'envergure atteignait 30,84 m pour une surface alaire de 87 m² ; la longueur était de 20,24 m.

La vitesse maximale (calculée) était de 610 km/h à 4 000 m et de 690 km/h à 7 000 m ; le temps de montée à 4 000 m de sept minutes seulement à 90 % de la puissance.

En ce qui concerne l'autonomie, on se trouve devant une confusion fréquente qu'il est bon de rappeler : les documents font état de «rayon d'action», en précisant que les bombes étaient larguées à mi-chemin de ce «rayon»... Or, le rayon d'action exprime, en fait, la distance qu'un avion de guerre peut franchir à partir de sa base jusqu'à un objectif, en conservant assez de carburant pour revenir ensuite à sa base de départ. La distance franchissable est donc au moins la double du rayon d'action maximal. Dans le cas du Ju 488 V401, elle devait être de 2 450 km à 4 000 m et à 70 % de la puissance maximale (une autonomie de 4 h 51 à 543



km/h), ou de 3 142 km, à 4 000 m et à la vitesse de croisière économique de 387 km/h (autonomie de 8 h 09).

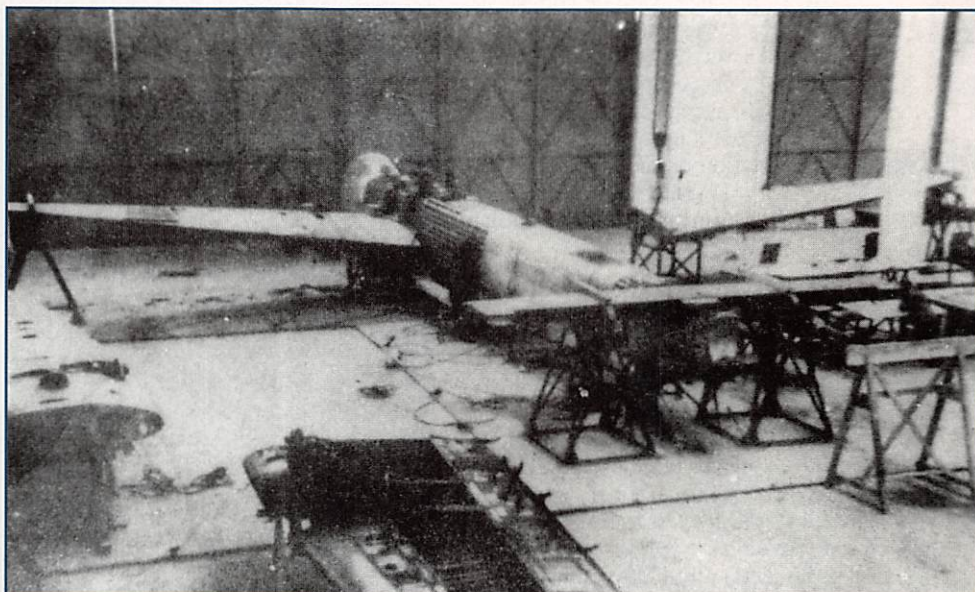
Alors que la fabrication des deux premiers prototypes progressait, le bureau d'études Junkers prévit de modifier assez profondément les avions suivants : la cabine serait conservée, mais le fuselage serait redessiné de manière à pouvoir abriter 11 200 kg de carburant (environ 14 000 l) et trois tonnes de bombes, sa longueur passant à 23,24 m ; la masse au décollage aurait alors atteint 34 000 kg. Les moteurs auraient été remplacés par de nouveaux Junkers Jumo 222A-3 et B-3, à 24 cylindres répartis en six rangées de quatre tout autour d'un carter. Refroidis par liquide, ils devaient développer chacun 2 500 ch au décollage à 3 000 t/mn, 2 410 ch à 2 800 t/mn, et 1 860 ch en croisière à 2 500 t/mn. Le Jumo 222, déjà essayé sur plusieurs prototypes de Ju 288, avait une longueur de 2,47 m et un diamètre de 1 160 mm. Sa masse était de 1 120 kg (les A-3 tournaient vers la gauche et les B-3 vers la droite).

Naturellement, la distance franchissable aurait été fortement accrue, atteignant 4 936 km à 4 000 m à 70 % de la puissance maximale (528 km/h), ou 5 460 km à 422 km/h. Selon certains documents, la charge de bombes aurait été portée, au cours de l'étude, à cinq tonnes, la masse au décollage augmentant jusqu'à 36 tonnes.

Aucun armement défensif n'existait sur les V401 et V402, mais les appareils suivant devaient porter une tourelle dorsale télécommandée pourvue de deux canons MG-151 de 20 mm, ainsi qu'une tourelle de queue, également télécommandée, avec deux mitrailleuses MG-131 de 13 mm. C'était là, pourrait-on penser, une bien maigre défense, à un moment où les bombardiers lourds alliés, bien qu'herissés de mitrailleuses, devaient, de jour comme de nuit, être accompagnés par d'innombrables chasseurs, sous peine d'être massacrés, mais l'altitude d'évolution du Ju 488 pouvait le justifier, même si l'exactitude des performances «stratosphériques» annoncée ne peut être confirmée.

Jean Cuny, dans son bref historique du Ju 488 (Docavia n° 6), signale la remise, au bureau d'études de Breguet à Toulouse, d'un dossier de siège éjectable pour le pilote. L'auteur de ces lignes, qui a travaillé à l'étude du quadrimoteur He 274 au sein de la SAUF, à Paris, ne peut manquer de rapprocher ceci de l'étude d'un équipement semblable destiné aux deux membres d'équipage d'une version du Heinkel appelée SK 274 (Spezial Kampfflugzeug, appareil de combat spécial, version sans retour destinée à bombarder New York). Se pourrait-il que la même mission ait été envisagée pour le Ju 488 dont l'équipage aurait alors été réduit à un ou deux hommes ?

Lorsque débuta le mois de juillet 1944, l'assemblage du V401 était en cours, les éléments du V402 étaient bien avancés... mais les événements se précipitaient. Après le Débarquement du 6 juin, Les Allemands



Ci-dessous, le Ju 488 V401 à Toulouse. L'élément extérieur de l'aile gauche est étrangement accolé au fuselage. Au premier plan, les ailes du V 402 en fabrication.



Ci-contre, le même, au même endroit, après le passage des résistants.

jugèrent qu'il était temps de transférer par train les deux prototypes à Bernburg, à environ 130 km au sud-ouest de Berlin.

Achtung ! Terroristen !

En premier lieu, la précieuse cabine fut montée sur un wagon plate-forme à destination de l'Allemagne. Mais, dans la nuit du 16 au 17 juillet, un groupe de quatre résistants de la section spéciale de sabotage dite du Blayais (nom d'une région viticole située au nord de Bordeaux), commandés par M Elissalde, mécanicien chez Latécoère, placèrent des explosifs sur la cellule du V401. Les dégâts furent importants ; le tronçon central du fuselage et une partie de la voilure furent détruits et les débris de la verrière du bâtiment, pulvérisés, perforèrent le reste, notamment l'empennage horizontal.

Le 15 août, fut déclenchée l'opération *Anvil-Dragoon*, le débarquement des forces franco-américaines sur les côtes de Provence. Adolf Hitler comprit que les unités allemandes stationnées au sud-ouest de

la France allaient être prises au piège. Aussi, dès le 16 août, donna-t-il l'ordre du repli général vers Dijon.

A ce moment, s'installa à Toulouse le HVS (Haupt Verbindung Stab, l'état-major principal de liaison n° 564). Dans la nuit du 19 au 20 août, cette unité quitta la ville, aussitôt harcelée par les maquisards. La cité était libérée par le départ de ces derniers occupants... et l'on retrouva, sur une voie de garage à Montauban, sous la bâche qui la recouvrait, la cabine du Ju 488, abandonnée ! Ce qui subsistait des autres éléments dans l'usine de la rue de Périole fut proprement ferrillé.

Malgré tout, la guerre n'étant pas terminée pour autant, l'étude fut poursuivie chez Junkers, jusqu'à ce qu'en de novembre, le programme fût définitivement abandonné, non sans que le dossier ait été proposé... aux Japonais. Ces derniers étaient, tout comme les Allemands, en butte à de graves problèmes de main d'œuvre, de personnel navigant et de matières premières. Malgré une situation critique, le prototype de leur bombardier quadrimoteur Nakajima G8N «Renzan» effectua son premier vol le 23 octobre 1944, tandis qu'était toujours étudié un «Amerika Bomber» nippon : l'hexamoteur Nakajima G10N «Fugaku». Ces irréalistes projets, comme le «dernier des 88», n'ont servi, évidemment, qu'à enrichir les archives des historiens.

P.G. & P.R.