



Alexei MARESSIEV



Le La-5 est conçu par l'ingénieur Lavotchkine qui va lui donner son nom. Très léger (une partie de son fuselage étant en écorce de bouleau), il est aussi très maniable et est apprécié par les pilotes soviétiques. (DR)

L'AS SANS PIEDS

Profils couleur : Jean-Marie Guillou

Par Luc Vangansbeke

En Europe occidentale, la plupart des fans d'histoires d'aviation connaissent, au moins de nom, Douglas Bader, l'as anglais sans jambes, et Henry Guillaumet, l'un des héros de l'épopée de l'Aéropostale. S'il fallait présenter en quelques mots le pilote soviétique Alexei Maressiev, le mieux serait probablement de le définir comme la synthèse des deux précédents.

En 1946, Boris Polevoï, romancier et ancien correspondant de guerre publie *Un homme véritable*. Bien que le personnage principal du récit porte le nom fictif d'Alekseï Meressiev, l'œuvre suit de très près un épisode authentique de la *Grande Guerre patriotique*, vécu par un quasi homonyme : Alekseï Maressiev, pilote de chasse et Héros de l'Union Soviétique. Le livre connaît un succès retentissant, non seulement dans la « mère patrie », où il vaut à son auteur le Prix Staline, mais aussi à l'étranger, car il est traduit en 49 langues et publié 180 fois, pour un tirage total de près de dix millions d'exemplaires. Serge Prokofiev en fait un opéra en 1947-48 [1] et un film en est tiré au même moment. Mais par quels actes de courage exceptionnels s'est donc illustré le héros de cette histoire ?

ITINÉRAIRE D'UN PILOTE DE CHASSE

Alekseï Petrovitch Maressiev naît dans une famille ouvrière, le 20 mai 1916 à Kamychine, dans l'actuel oblast de Volgograd, sur les bords de la Volga. Il est le benjamin parmi quatre garçons. Vétéran de la Première Guerre mondiale, son père décède alors qu'il n'est âgé que de trois ans. Bien que ses trois frères soient

des gamins solides, Alekseï souffre d'une maladie qui lui cause de fortes douleurs dans les articulations et, l'école la plus proche se trouvant à plus de six kilomètres de la maison familiale, c'est régulièrement sur le dos de ses aînés qu'il rentre en fin de journée. Il n'en rejoint pas moins les rangs du *Komsomol* ou Union des jeunes communistes.

Dans les années trente, les autorités soviétiques encouragent la jeunesse à rejoindre les aéro ou para-clubs ouverts sur l'ensemble du territoire national. Au cours d'une séance de cinéma, l'une des bandes annonces enthousiasme Alekseï, qui se met à rêver d'une carrière de pilote. Sa santé lui causant toujours des soucis, il fréquente d'abord une école professionnelle mais, lorsqu'il quitte celle-ci, nanti d'un diplôme de tourneur, il entend bien rejoindre les forces armées. Nouveau contretemps : les autorités du Parti ayant demandé à de nombreuses écoles d'envoyer leurs meilleurs élèves en Sibérie, où leurs capacités seront des plus utiles à la construction de la nouvelle cité industrielle de Komsomolsk-sur-Amour, le jeune Maressiev fait partie des heureux élus, bien malgré lui. Peu satisfait de cette désignation, il envisage un moment de rendre sa carte de membre du *Komsomol* mais ses professeurs lui font comprendre qu'un refus

[1] Bien qu'il soit détenteur de quatre Prix Staline, Serge Prokofiev tombe en disgrâce auprès du pouvoir soviétique au moment de la sortie de cet opéra, qui ne sera joué qu'une seule fois avant d'être torpillé par les critiques.

pourrait avoir des conséquences néfastes sur son avenir. C'est un médecin qui a le dernier mot, lorsqu'il annonce à Alekseï, que l'air vif de la région aura un effet bénéfique sur sa santé, ce qui ne peut qu'améliorer ses chances de rejoindre l'aviation à son retour.

Travaillant dehors la plupart du temps, le jeune homme se revigore effectivement et, au bout de quelques mois, sa maladie n'est plus qu'un mauvais souvenir. Le séjour se termine en 1937 et, conformément à son ambition, Maressiev est autorisé à effectuer son service militaire dans les *Voенно-Vozdushnye Sily* (VVS), l'armée de l'air soviétique. Affecté dans une escadrille chargée de patrouilles en appui des garde-frontières dans l'île de Sakhaline, il se retrouve à nouveau en Extrême-Orient, où ses débuts ne correspondent guère à ses ambitions. Quelques années plus tard, il affirmera en souriant : « mes responsabilités se limitaient à placer la queue des appareils dans la bonne direction sur l'aire de stationnement. »

Sa patience est néanmoins récompensée : au bout d'un an et demi, il est envoyé dans une école de pilotage à Bataïsk, dans le sud de la Russie. Il y gagne ses ailes haut la main et, à l'été 1940, il est désigné pour le 296 *Istrebitelnyi Aviapolk* (IAP) ou 296^e Régiment d'aviation de chasse, stationné près de Krivoï Rog, dans le centre de l'Ukraine. Le régiment est équipé de Polikarpov I-16, l'un des meilleurs chasseurs des années trente, mais qui ne pardonne guère les maladresses d'un pilote débutant et clairement surclassé par la nouvelle génération d'appareils de chasse, comme le Messerschmitt Bf 109 allemand. La Grande Guerre patriotique débute le 22 juin 1941, mais ce n'est que le 23 août que le lieutenant Maressiev effectue sa première mission opérationnelle. Comme on pouvait s'y attendre, les Bf 109 mènent la vie dure aux Polikarpov d'autant plus que les pilotes allemands ont eu le temps de s'habituer à leurs montures en Pologne, puis dans les cieux de France, de Belgique, des Pays-Bas, et finalement durant la bataille d'Angleterre.



▲ Alekseï Maressiev souffre dans sa jeunesse d'une constitution assez faible, mais les travaux manuels vont lui permettre de reprendre du poil de la bête et ainsi de se préparer à devenir pilote de chasse. (DR)

▲ Le La-5 a pour grands frères les LaGG-1 et LaGG-3, qui n'ont pas été à la hauteur des espoirs des VVS mais qui ont néanmoins permis d'affiner la production aéronautique soviétiques. (DR)





◀ Maressiev ne cherche pas à tirer profit de son infirmité lorsqu'il revient au front avec ses prothèses. Contrairement à d'autres pilotes comme Douglas Bader, il n'est pas la coqueluche des photographes de guerre et encore moins d'un pouvoir soviétique toujours à la recherche de héros. (DR)

▼ Avant son accident, Maressiev vole sur un biplan d'entraînement soviétique. L'homme débutera sa carrière militaire sur I-16, excellent avion mais cependant très punitif en cas de mauvaise manipulation. (DR)

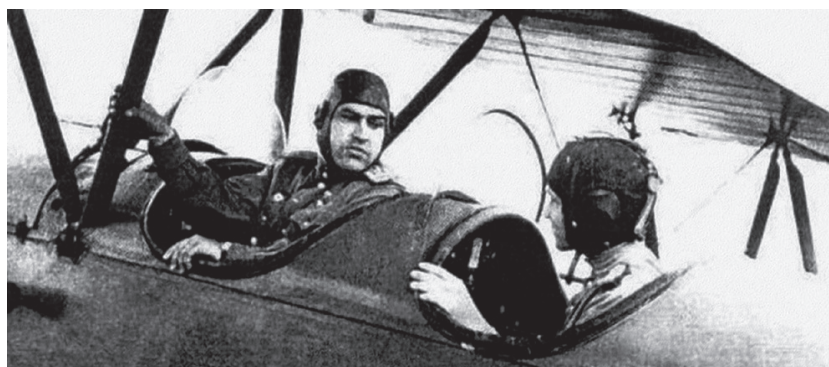
Cependant, à l'automne, le 296 IAP reçoit ses premiers Yakovlev Yak-1. Bien qu'il soit encore construit pour l'essentiel en bois et en toile, l'avion est de taille face aux Messerschmitt et Maressiev en profite pour inaugurer son score au début de l'année 1942. Entre-temps, il a été promu au grade de premier lieutenant et muté au 580 IAP, également équipé de Yak 1 et qui combat sur le front Nord-Ouest. Fin mars 1942, Aleksēi est titulaire de quatre victoires.

Le 4 avril 1942, le premier lieutenant Maressiev décolle à la tête d'une section de quatre Yak chargée de couvrir l'attaque de six Il-2 Chtourmoviks sur l'aérodrome allemand de Staraya Russa. Les Soviétiques prennent les aviateurs ennemis par surprise mais, cédant à la tentation d'un succès facile, Aleksēi commet l'erreur de descendre à basse altitude pour attaquer deux Junkers 52 en train de décoller. Il remporte ainsi ses cinquième et sixième victoires, mais quelques instants plus tard, des traçantes encadrent son propre appareil : une dizaine de Bf 109, que ses équipiers et lui n'ont pas vus arriver, viennent de les coiffer. Quatre d'entre eux s'en prennent à Maressiev, isolé des autres membres de la patrouille, et à court de munitions. Le résultat ne se fait pas attendre : malgré les manœuvres évasives qui se succèdent, le Yak est touché et le moteur se met à hoqueter.

Trop bas pour sauter, Aleksēi repère un lac gelé au milieu d'une grande forêt : s'il peut s'y poser, il aura certainement le temps de détruire son avion et de prendre le large avant qu'une patrouille ennemie n'arrive sur les lieux pour le capturer. C'est à ce moment qu'il commet sa seconde erreur de la journée : il sort le train d'atterrissage alors que l'avion est toujours au-dessus des arbres et trop loin de la piste improvisée. Déjà à la limite du décrochage, le Yak ralentit encore et devient incontrôlable. La dernière chose dont le pilote se souvient avant d'être assommé, c'est la masse des sapins se précipitant vers lui...

INTO THE WILD

Lorsqu'il reprend conscience, Aleksēi est étendu sur un tas de neige molle. Il constate qu'il se trouve à une certaine distance des débris de son avion, puis comprend que



son harnais de sécurité a dû céder et qu'il a été éjecté de son habitacle. À mesure que sa vision et ses idées s'éclaircissent, il prend aussi conscience d'une douleur atroce dans les pieds et les chevilles. Otant ses bottes de vol avec de multiples précautions, il découvre une peau gonflée, prête à éclater, dont la couleur ne laisse planer aucun doute : il souffre de plusieurs fractures. Ses pieds ont dû heurter violemment le bord de l'habitacle au moment où il en a été éjecté. Il constate également qu'il a perdu son porte-carte et estime qu'il doit se trouver à plusieurs dizaines de kilomètres des lignes amies, situées à l'est. Quant à la forêt qui l'entoure, elle présente des avantages et des inconvénients : il est peu probable que l'ennemi y envoie des patrouilles juste pour le faire prisonnier, mais Maressiev sait aussi qu'il a peu de chances d'y trouver de l'aide et qu'en cette saison, la nourriture y est rare pour un homme blessé et incapable de chasser.

Se rendre et finir dans un camp de prisonniers ne fait pas partie des options acceptables, aussi ne lui reste-t-il d'autre solution que de tenter de rejoindre les lignes soviétiques, malgré la gravité de ses blessures. Il se lève au prix de multiples efforts et effectue quelques pas, mais la douleur qui monte de ses pieds meurtris devient vite intolérable et il s'effondre à nouveau dans la neige au bout de quelques pas. Ses genoux semblant intacts, il ne lui reste plus qu'à se traîner sur ceux-ci et sur les mains pour avancer. Il progresse lentement, se servant du soleil pour déterminer la direction de l'est et laissant dans la neige une trace irrégulière comme celle d'un animal blessé.

Au bout de plusieurs heures, alors que l'obscurité envahit peu à peu la forêt, il se trouve un abri de fortune sous quelques branches de genévrier entrelacées et couvertes de neige. Malgré son séjour à Komsomolsk-sur-Amour, Aleksēi est un citadin, peu habitué à vivre en pleine nature. Bien qu'il dispose d'un briquet, retrouvé dans une des poches de sa combinaison de vol, durant sa laborieuse avance, il n'a pas pris la peine de ramasser quelques bouts de bois mort pour faire un feu. En dépit de la faim et du froid, il s'endort profondément jusqu'à l'aube.

Au réveil, la douleur dans ses pieds et ses chevilles s'est encore intensifiée. Avant de se

remettre en route, Maressiev tente de faire le point : malgré son état, il pense pouvoir couvrir une dizaine de kilomètres par jour. La douleur l'obligeant à prendre régulièrement du repos, il décide d'avancer par tronçons de cinq cents mètres. Sur chacune de ces courtes étapes, il se choisit une série de points de repère successifs. Estimant que chacun de ses 'pas' le fait avancer d'une cinquantaine de centimètres, il tente de compter jusqu'à mille, mais il perd le fil à mi-parcours du premier tronçon. A midi, malgré ses efforts, il n'a effectué que quatre étapes et réalise qu'il ne pourra couvrir plus de trois ou quatre kilomètres par jour. Pour tromper la faim qui le tenaille, autant que pour oublier la douleur qui monte de ses pieds, il avale de la neige et mâche des morceaux d'écorce.

Le troisième soir, transi de froid, il prend le risque d'allumer un feu, convaincu qu'en pleine nuit, peu d'Allemands braveront leur crainte des partisans pour se balader dans cette forêt inhospitalière. L'avenir lui donnera raison et chaque soir, rassemblant des branches sèches et des aiguilles de pin, il réussit à se réchauffer quelque peu avant que la fatigue ne l'emporte dans un sommeil relativement paisible malgré son état.

Les journées se répètent, apportant leur lot de difficultés, de déceptions et de petites satisfactions. Alekseï trouve quelques baies comestibles, s'efforce d'avaler des insectes et réussit même à tuer un hérisson, qu'il dévore en une seule fois. Lorsqu'il le peut, en fin de journée, il construit son feu autour d'une vieille souche d'arbre. Celle-ci brûle lentement et continue à diffuser une relative chaleur durant une bonne partie de la nuit. Au bout de quatre ou cinq jours, constatant que ses gants se détériorent rapidement au contact du sol enneigé et que ses mains supportent de plus en plus mal le froid, il se bricole deux « sabots » à l'aide de morceaux d'écorce et de bouts d'étoffe provenant de son foulard.

Il souffre régulièrement d'hallucinations, s'évanouit pendant de longues périodes, si bien qu'il ne couvre plus que cinq étapes d'un demi-kilomètre entre l'aube et le crépuscule. Lors de l'une de celles-ci, il aperçoit un ours à quelques mètres. L'animal ayant décelé la présence de l'homme, il se précipite vers lui avec des intentions clairement hostiles. Fort heureusement, Maressiev est toujours en possession de son revolver et a tout juste le temps d'armer celui-ci. L'ours est arrêté d'une balle en pleine tête.

Au bout de dix-huit jours d'efforts et de souffrances, Alekseï atteint un village isolé. Il n'est toujours pas dans les lignes soviétiques, mais l'ennemi ne se montrant pas, les habitants le nourrissent et lui donnent un bain. Ils font de leur mieux pour soigner ses blessures, mais l'état de ses pieds les inquiète vivement. Plusieurs jours s'écoulent



▲ La période d'hospitalisation a été particulièrement compliquée pour Alekseï Maressiev (à droite). Habitué à voler mais surtout à être autonome, la perte de ses pieds est un coup dur pour le pilote. Seul un article de journal l'aidera à tenir le coup... (DR)

encore et le blessé sombre dans l'inconscience une bonne partie du temps.

Des partisans opérant dans le secteur, un contact ne tarde pas à être établi avec le 580 IAP et un biplan de liaison Polikarpov Po-2 atterrit sur un lac gelé voisin pour récupérer le blessé. Selon Boris Polevoï, c'est le propre chef d'escadrille d'Alekseï qui pilote l'appareil. Quelques heures plus tard, le premier lieutenant Maressiev est de retour à son unité, mais il ne sait pas encore que des épreuves d'une autre nature l'attendent...

PILOTER SANS PIEDS

Dès son retour au sein de son régiment, Alekseï est informé qu'il sera évacué sur Moscou, où il sera pris en charge par un hôpital spécialisé. Ne réalisant pas encore la gravité de son état, il demande à rester à l'unité, estimant que le personnel de l'infirmerie est parfaitement à même de s'occuper de lui, mais le médecin et le chef de corps se montrent intraitables. Avec quelques autres blessés graves, Maressiev est embarqué dans un avion de transport qui décolle aussitôt.

La-5FN

Appareil d'Alekseï Maressiev
URSS, 1944





Une fois à Moscou, le bilan des médecins n'est guère réconfortant : Alekseï souffre d'un épuisement général, ses pieds et le bas de ses jambes comptent de multiples fractures et, durant son odyssée dans la forêt, le froid a poursuivi son œuvre destructrice. Après avoir tenté de stopper la propagation de la gangrène pendant quelques jours, le verdict tombe sans appel : il faut amputer Maressiev en-dessous des deux genoux.

L'opération se déroule sans problème, mais sachant que sa carrière de pilote est finie, le jeune officier sombre dans la déprime et ses forces l'abandonnent progressivement... jusqu'au jour où un de ses camarades de salle lui montre un article dans un journal. Celui-ci décrit le parcours d'Aleksander Prokofieff de Seversky, jeune officier aviateur dans la marine du Tsar durant la Première Guerre mondiale. Gravement blessé au cours d'une mission, il a été amputé d'une jambe, sous le genou, comme chez Maressiev. Quelques mois plus tard, une prothèse remplaçant le membre perdu, Seversky est retourné au combat. Émigrant aux États-Unis durant la révolution, il s'y est rapidement taillé une renommée dans la construction aéronautique et s'est fait naturaliser Américain. Bien que l'homme ait abandonné la patrie russe, son exemple inspire Alekseï qui estime que, si un capitaliste peut voler avec une jambe artificielle, un vrai soldat soviétique comme lui est forcément capable de faire mieux et de piloter avec deux prothèses.

Le journal devient le bien le plus précieux de Maressiev, qui ne se lasse pas de relire l'article [2]. Il retrouve l'appétit, ainsi que ses forces. Il se lance même dans de régulières séances de gymnastique sur son lit et apporte un soin particulier à exercer les moignons qu'il lui reste sous les genoux. Les premiers mouvements de jambes sont difficiles, douloureux, mais il veut être prêt lorsqu'on lui amènera ses prothèses.

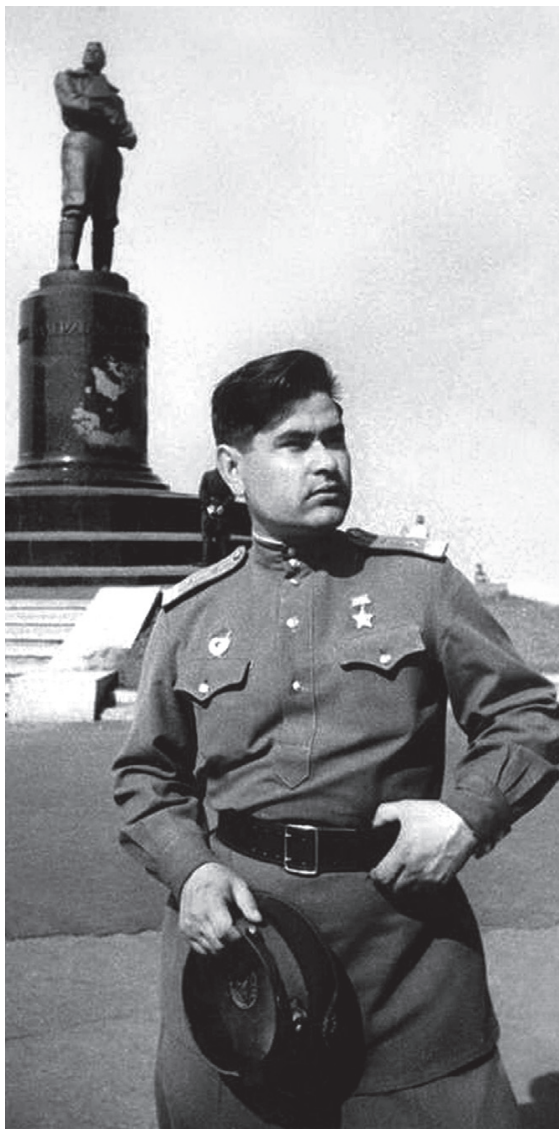
L'arrivée de celles-ci décuple son ardeur et son impatience. Sa volonté de remonter dans un cockpit confine bientôt au fanatisme, mais la rééducation est un autre procédé douloureux. Il recommence à marcher, d'abord avec des béquilles, puis à l'aide d'une simple canne. Chaque matin, il effectue une bonne vingtaine d'allers-retours dans un corridor d'une cinquantaine de mètres, puis il répète la performance l'après-midi. Souvent, lorsqu'il ne s'entraîne pas à marcher, il est assis à imaginer les mouvements que ses pieds devront faire pour actionner le palonnier d'un avion. Ses progrès sont tels que, lorsqu'à l'automne 1942, Alekseï est envoyé en convalescence dans un sanatorium des VVS juste hors de Moscou, la voiture venue le chercher repart avec ses seuls bagages tandis que lui-même décide de découvrir la capitale en empruntant les transports publics. Durant le voyage, seuls sa canne et le léger grincement émis par ses pieds artificiels laissent parfois deviner son handicap par un voyageur plus attentif.

Arrivé au sanatorium, il poursuit ses exercices physiques et disparaît régulièrement dans le bois voisin, où il essaie de courir. Une infirmière accepte même de lui apprendre à danser. Les deux exercices sont loin d'être indolores et chaque soir, pour soulager ses moignons meurtris, il les plonge longuement dans un baquet d'eau fraîche. Son entêtement finit par payer quelques semaines plus tard : lorsqu'une commission médicale de la VVS examine les patients volontaires pour un retour anticipé au front, pas un de ses membres ne réalise de quel handicap souffre ce premier lieutenant apparemment en parfaite santé, jusqu'à ce que l'un d'eux se penche sur la fiche médicale. La lecture de celle-ci fait l'effet d'une bombe : jamais encore la commission n'a renvoyé au combat un pilote amputé des deux pieds. Après une longue discussion, ainsi qu'une démonstration de danse, le médecin chef de la commission se laisse convaincre et signe une

Les deux photos de cette page

Que ce soit sur Yak ou sur biplan, Maressiev est amplement photographié vers la fin de la guerre. Tout est bon pour mettre en valeur cet homme qui a souhaité surmonter son handicap afin de retourner au combat. (DR)





attestation le reconnaissant comme apte à prendre les commandes d'un avion. Il avertit néanmoins Maressiev : la décision finale appartient à la direction du personnel de la VVS.

Un nouveau parcours du combattant commence pour le premier lieutenant, probablement le plus dur de tous, car il faut surmonter la résistance d'une lourde bureaucratie, où la moindre initiative, le moindre écart par rapport au sacro-saint règlement, sont déjà considérés comme un début d'insubordination. Plusieurs jours s'écoulent, durant lesquels des officiers d'administration, submergés de travail, l'écoutent poliment avant de lui répondre qu'ils ne peuvent rien pour lui. Ils n'ont jamais été confrontés à un cas comme celui de Maressiev et les règlements sont clairs : même un candidat auquel il ne manque que deux doigts est écarté d'une formation de pilote, *a fortiori* lorsqu'il n'a plus de pieds. Alekseï insiste, rappelle qu'il est déjà un pilote de chasse expérimenté, montre le certificat signé par le chef de la commission médicale et même l'article concernant Seversky, rien n'y fait. Après un passage devant une seconde commission d'aptitude, présidée par le même médecin, l'affaire est portée devant le chef du personnel de la VVS lui-même. Impressionné par l'assurance du jeune officier qui se tient devant lui, le général cède, et lui ordonne de se présenter dans un centre d'entraînement réservé aux pilotes sortant d'une hospitalisation.

RETOUR AU COMBAT

Entre-temps, les nouvelles du front s'améliorent progressivement : l'automne 1942 en est à ses derniers jours lorsqu'arrive la nouvelle d'une importante contre-offensive soviétique : les pointes blindées de l'Armée rouge ont percé le front ennemi en deux endroits, pour ensuite converger l'une vers l'autre et encercler la 6. Armée allemande à Stalingrad. La reddition du général Paulus, le 2 février 1943, marque un tournant décisif dans le déroulement de la Grande Guerre patriotique.

À son premier vol d'évaluation, Alekseï rencontre quelques difficultés à passer ses pieds artificiels par-dessus le bord de l'habitacle arrière du biplace d'instruction, ce qui fait croire un instant à un mécanicien qu'il a bu. L'instructeur arrive : lui aussi a combattu et les deux officiers sympathisent aussitôt. Le vol s'effectue sans incident, mais il est clair que, malgré son expérience de pilote de combat, Maressiev doit apprendre à utiliser ses pieds artificiels. Avant chaque décollage, il fixe ceux-ci aux pédales du palonnier à l'aide de deux sangles de cuir. Le premier lieutenant se montre néanmoins patient : il sait que seule une faute importante peut encore l'empêcher de rejoindre une unité opérationnelle, aussi ne laisse-t-il rien au hasard et se montre-t-il un élève coopératif et appliqué.

En juin 1943, après un séjour de cinq mois dans le centre de perfectionnement, Maressiev est désigné pour le 63^e Régiment d'aviation de chasse de la Garde (63 GvIAP).



Les trois clichés de cette page Maressiev photographié à plusieurs étapes de la guerre... mais qui laisse voir à chaque fois ses décorations, notamment celle de héros de l'Union Soviétique ainsi que l'Ordre du Drapeau rouge. (DR)

[2] Étonnamment, selon Polevoï, ni le cas de Douglas Bader, ni celui de Colin Hodgkinson, les deux pilotes sans jambes de la RAF, ne semblent pas avoir été portés à la connaissance d'Alekseï Maressiev à l'époque. En revanche, dans le film de 1948, c'est un article concernant Bader et non de Seversky qui inspire et motive Maressiev.



L'unité fait partie de la 3^e Division d'aviation de chasse de la Garde et est équipée de Lavochkine La-5. Le retour au front ne se passe pas sous les meilleurs augures : un Bf 109 en maraude mitraille la voiture peu avant qu'il n'atteigne le terrain de sa nouvelle unité, que la *Luftwaffe* bombarde ensuite durant plusieurs nuits d'affilée. Pour arranger les choses, le commandant du régiment, se méfiant de ce pilote au profil inhabituel, le prend d'abord pour ailier durant quelques vols de routine. Démontrant que ses capacités n'ont rien à envier à celles de n'importe quel pilote valide, Alekseï ne tarde pas à retrouver ses responsabilités de chef de patrouille puis à prendre le commandement de la 3^{ème} Escadrille.

Remis de leur échec à Stalingrad, les Allemands tentent de reprendre l'initiative. Le 5 août 1943, ils lancent une puissante offensive à Koursk mais, bien renseignés sur leurs intentions, les Soviétiques sont prêts à les recevoir. Le 63 GvIAP passe la première journée de la bataille en réserve, mais le lendemain, tout le régiment décolle pour couvrir les forces blindées s'opposant à l'avance de la 4^e *Panzerarmee*. Des dizaines de colonnes de fumée s'élèvent du champ de bataille, la plupart surmontant des chars soviétiques détruits. Soudain, la voix d'un des pilotes résonne dans les écouteurs : une vingtaine de Ju 87 viennent de se montrer et les chasseurs russes manœuvrent pour se mettre dos au soleil avant d'attaquer. Deux Stuka traînent déjà un panache de fumée lorsqu'Alekseï se glisse derrière sa première victime. La distance entre les deux avions diminue rapidement et le pilote russe distingue bientôt les détails de la peinture de camouflage de son adversaire, puis le visage du mitrailleur arrière, recroquevillé derrière son arme. Dès la première rafale, la verrière de l'Allemand vole en éclats. Quelques secondes plus tard, une longue flamme apparaît à l'emplanture d'une des ailes. Le bombardier ennemi passe sur le dos et plonge vers le sol, il n'est plus qu'une boule de feu.



▲ En 1945, Maressiev (saluant, à gauche) fait une tournée d'inspection auprès d'élèves-pilotes. Son expérience va être prédominante dans ses responsabilités à la fin du conflit. (DR)

Le second adversaire se montre plus coriace et ses manœuvres évasives obligent le Russe à corriger sa visée à plusieurs reprises. Nouvelle rafale, le Junkers pique à la verticale et percute à son tour le sol. Regardant autour de lui, Maressiev ne trouve plus le moindre avion dans le ciel. Seules plusieurs colonnes de fumée supplémentaires attestent du combat qui vient de se dérouler. Il est temps de rentrer...

Le 7, l'escadrille de Maressiev couvre quelques Yak-9 opérant à basse altitude. Soudain, une douzaine de Fw 190 passent à mi-hauteur entre les deux unités, apparemment sans déceler la présence des La-5. Alors que les chasseurs ennemis s'approchent, Alekseï constate que les capots de leurs moteurs sont peints en jaune, comme ceux des Bf 109 qui l'ont abattu à Staraya Russa, seize mois plus tôt. S'agit-il de la même unité, nul ne le



▼ Une décennie plus tard, la guerre aérienne a bien changé... Il n'y a plus de duels entre biplans mais l'ère de l'avion à réaction est arrivée, fracassante. Il en reste que des héros comme Maressiev sont toujours appelés pour motiver les plus jeunes. (DR)

sait, mais pour Maressiev, l'heure est venue de régler les comptes. Alors que les Focke Wulf arrivent à portée de tir, ceux-ci se s'égaillent brusquement dans toutes les directions et l'affrontement se décompose en une multitude de combats individuels. Pourchassé par un Fw 190, un Yak passe en trombe devant Maressiev, qui engage la poursuite. Une brève rafale et l'empennage de l'Allemand se détache. Sans même le suivre plus longtemps du regard, le Russe repère déjà un autre adversaire, qui vole droit, sans se soucier des appareils évoluant en tous sens autour de lui. Nouvelle rafale, le Focke-Wulf part en vrille, traînant de longues flammes derrière lui. Alors qu'Alekseï vire pour reprendre un peu d'altitude, un point noir apparaît au centre de son pare-brise et s'agrandit rapidement pour prendre les traits d'un troisième chasseur allemand tirant de toutes ses armes. Les traçantes frôlent la verrière du La-5. Si l'un des deux avions ne dégage pas, cela se terminera par une collision frontale. Le pilote allemand cède au dernier moment et tire sur le manche. Maressiev ouvre à nouveau le feu puis, lorsque l'avion ennemi est passé, il tire à son tour sur le manche pour effectuer un looping. Durant une fraction de seconde, il n'arrive plus à localiser son adversaire, puis il le voit, tombant comme une feuille morte vers la plaine. Cinq victoires en deux jours, pas mal pour un handicapé, mais une fois de plus, il se retrouve seul dans le ciel et juge plus prudent de rentrer.

UNE VIE BIEN REMPLIE

Dernier à atterrir, Alekseï fait la connaissance de Boris Polevoï, en visite au régiment et à la recherche de quelques bons récits à publier dans la *Pravda*. Le confort est toujours spartiate sur les terrains de campagne et les pilotes logent dans de grandes fosses recouvertes de branchages et de terre. Un lit restant libre dans l'abri de Maressiev, celui-ci offre aussitôt l'hospitalité au correspondant de guerre et partage avec celui-ci la ration de vodka à laquelle lui donnent droit ses trois dernières victoires.

Alors que les deux hommes s'apprêtent à se coucher, un soldat apporte un baquet d'eau au chef d'escadrille qui, à la grande surprise de Polevoï, baisse son pantalon et détache ses deux pieds pour donner leur bain habituel à ses moignons. Flairant un sujet porteur, l'écrivain demande à Maressiev de lui raconter ce qui lui est arrivé.

Bien qu'Alekseï soit de nature modeste et n'ait pas pour habitude de beaucoup parler de lui-même, il accueille plutôt bien les questions de son invité. Une grande partie de la nuit y passe et Polevoï remplit deux carnets de notes. Pourtant, lorsqu'il propose de publier son histoire, l'aviateur lui demande de s'en abstenir : il ne tient pas à ce que les services de propagande de Goebbels claironnent partout que les Soviétiques en sont réduits à faire voler des mutilés pour défendre leur pays. Simple boutade ou réelle inquiétude, Polevoï n'en respectera pas moins ce souhait et attendra la fin de la guerre pour publier le récit mais, plutôt que d'en faire un simple article de presse, il en tirera le roman déjà évoqué plus haut. Le troisième Fw 190 abattu le 7 août est la dernière victoire de la carrière de pilote de chasse d'Alekseï. Le 24 août, le premier

[3] Le 27 novembre 1940, alors que, en compagnie de Marcel Reine, autre pionnier de l'Aéropostale, Guillaume vole vers la Syrie, son quadrimoteur Farman est abattu par erreur par un chasseur italien au-dessus de la Méditerranée.

[4] Le vendredi 13 juin 1930, Guillaume s'écrase dans les Andes avec son Potez 25. Sans équipement, il marche pendant cinq jours et quatre nuits, passant trois cols. Il atteint un village où, au moment où Saint-Exupéry viendra le récupérer, il prononcera la fameuse citation « Ce que j'ai fait, je te le jure, jamais aucune bête ne l'aurait fait ! »

▼ Une chaîne d'assemblage de La-5 en URSS. En tout, ce sont près de 9920 appareils de ce genre qui seront fabriqués, certains équipant même les aviations des pays du bloc de l'Est après le second conflit mondial. Le La-5 demeurera aussi dans les esprits des pilotes soviétiques comme une excellente monture après les échecs relatifs des LaGG-1 et LaGG-3. (DR)

lieutenant Maressiev est décoré de l'étoile d'or de héros de l'Union soviétique. Il est promu capitaine quelques semaines plus tard. En juin 1944, il est retiré des opérations. Le commandement souhaite lui faire partager son expérience avec les plus jeunes et l'affecte à un poste d'instructeur dans un établissement d'enseignement supérieur de la VVS. Il est démobilisé en 1946 avec le grade de major et titulaire de onze victoires aériennes. Sa vie prend un nouveau départ et il décide de se consacrer à l'assistance d'autres grands mutilés de guerre tout en reprenant ses études. Il devient aussi membre du Parti communiste de l'Union Soviétique et est diplômé de l'École supérieure de celui-ci en 1952. Quatre ans plus tard, il décroche un doctorat en histoire et est élu premier secrétaire du Comité soviétique des vétérans de guerre, dont il deviendra le président en 1983. Il est aussi membre du Soviet Suprême pendant quelques années. Il décède brusquement d'une crise cardiaque le 19 mai 2001 au Théâtre central de l'Armée russe à Moscou, où un important groupe de vétérans de guerre est en train de se rassembler pour célébrer son 85^e anniversaire. À ceux qui l'interrogeaient sur son incroyable odyssée d'avril 1942, Maressiev avait pour habitude de répondre : « Je n'ai rien fait d'extraordinaire et j'avoue que le fait d'être considéré comme un héros ou une légende vivante m'irrite parfois. » Comme pour expliquer comment il avait réussi à tenir le coup, il lui arrivait d'ajouter : « Je suis Soviétique, voilà tout ! » Assurément, la propagande stalinienne ne se gêna pas pour tirer profit de l'exploit de cet homme d'exception, mais les nazis en firent autant avec les actes de bravoure de leurs propres soldats. En temps de guerre, même les démocraties utilisent leurs héros à des fins pas toujours avouables. Cela n'enlève rien aux mérites d'Alekseï Maressiev et, si Henri Guillaume avait vécu assez longtemps pour le rencontrer [3], il se serait peut-être écrié en lui serrant la main : « Ce que tu as fait, je te le jure, jamais aucune bête ne l'aurait fait [4] ! ». ■

BIBLIOGRAPHIE

- ◆ Jackson (R.), *The Red Falcons, The Soviet Air Force in action, 1919-1969*, Brighton, Clifton Books, 1970.
- ◆ Polevoï (B.), *A Story about a Real Man*, Moscou, Foreign Languages Publishing House, 1950.

