

« Je sais que je puis sauver ce pays
et que nul autre ne le peut ! »
William PITT - (1759/1806)

SIXIEME

Delhi, Empire britannique des Indes, 1937...

Fin mai, à Lahore, le jeune Francis Blake, approchait de ses dix-sept ans après avoir décroché un brillant diplôme de fin d'études secondaires (Scholarship).

A Delhi, ville du Grand Moghol, où se trouve désormais le Siège de l'Administration centrale depuis 1911, son père, Sir Algernon Blake, membre du Gouvernement du Vice-Roi des Indes, Lord Irwin, songeait à lui faire poursuivre ses études supérieures à l'Université de Calcutta. Mais, à la lumière des événements politiques qui secouaient les provinces en quête d'indépendance, et ne sachant pas quel en serait l'avenir, la sagesse lui fit plutôt préférer un retour au pays. Il prit donc la décision d'inscrire son fils à la Oxford University où il parachèverait ses études.

C'est ainsi qu'à la fin des congés scolaires, le jeune homme embarquait à bord du steamer « *Prince of Wales* ». Il quittait ses parents et l'Inde où il était né, et avait passé ses jeunes années.

Destination l'Angleterre, où il n'avait encore jamais posé les pieds ; et le port de Southampton, en particulier.

Francis fut accueilli sur le sol de la mère patrie par le Group Captain [colonel plein, dans la Royal Air Force] Colby et son épouse venus l'attendre au débarcadère. Vieil et proche ami de son père, et son parrain, de surcroît, Colby avait sans hésitation accepté de guider, dans la « civilisation », les premiers pas de ce grand gaillard énergique qu'était devenu le frêle adolescent qu'il n'avait pas vu depuis près de deux ans.

En effet, le mètre presque quatre-vingts, la carrure avantageuse et le regard fier et direct d'un bleu de glace, imposent sur le champ l'image d'une force et d'une autorité tranquilles. Nonobstant, la blondeur de blé tendre d'une chevelure sagement peignée en arrière et une légère trace de sourire un peu ému sur une ombre de moustache très gentleman britannique, venaient opportunément en atténuer cette première impression.

Après les quelques jours nécessaires à son installation, et le début des cours arrivant rapidement, Francis se retrouva bientôt avec ses nouveaux condisciples de l'Exeter College à Oxford. Et c'est dans les vénérables murs et nombreuses salles de cours datant de 1314 qu'il vit finir l'Année 1937 et débiter celle de 1940.

Déjà, de sourdes rumeurs de bottes et de bruits de chars se faisaient entendre suite à l'invasion de la Tchécoslovaquie en mars 1939 et à celle de la Pologne en septembre de la même année. Et de sombres nuages commençaient d'obscurcir les cieux de l'Europe lorsque, pour répondre à cette ultime agression, la Grande-Bretagne et la France déclarèrent la guerre au Reich.

A la fin du mois de mai 1940, survenait la terrible retraite des 335.000 hommes du Corps expéditionnaire britannique sur les plages de Dunkerque. Blake estima, en son âme et conscience, qu'il était temps, pour lui, de quitter les bancs douilletts de l'université et de s'engager au service de sa patrie. Il avait déjà en poche son titre de Bachelor of Science, et en bonne voie pour décrocher son Master of Science. Qu'à cela ne tienne...

A son parrain, il fit part de ses intentions de servir dans les rangs

de la R.A.F.*, étant donné qu'il avait déjà tâté, avec succès et grand plaisir, au vol-à-voile et au pilotage au cours de ces trois années, grâce à lui d'ailleurs... qui venait justement d'être promu Air Commodore [équivalent d'un général] et de prendre le commandement du 11^{ème} Fighter Command Group auquel sera assigné la protection de Londres et de tout le sud de l'Angleterre.

S'étant rendu à ses arguments, Colby faisait affecter le Pilot Officer [sous-lieutenant] Blake au Squadron 666 basé à Rawlham, dans le Kent, sous les ordres du Squadron Leader Johns [major ou commandant] qui le prendra efficacement en mains.

Le 07 août, lorsque débutera la première phase de la guerre aérienne qui allait durer jusqu'au 18 août, Blake avait déjà à son actif cent-neuf missions et était devenu un vétéran de la Chasse, à raison de soixante heures de vol par jour et par squadron, et de cinq heures par jour et par pilote ! Tout cela, au prix d'un seul atterrissage sur le ventre, son avion criblé de balles de mitrailleuses allemandes.

Blake se fit très vite remarquer par ses prouesses et sa pugnacité. A la fin novembre, nommé Flying Officer [lieutenant], il recevait la Distinguished Service Medal. Entre-temps, des réaménagements, opérés au sein du Haut Commandement, amenaient le Commodore Colby à la tête de l'Intelligence Service.

Les combats, notamment de nuit, se poursuivirent à une cadence infernale jusqu'en mai 1941 où, lors d'un combat aérien de jour au-dessus de Folkestone et Hastings, il se retrouvait pratiquement seul

*[En cette fin de Printemps 1940, la R.A.F. possédait encore 59 squadrons de Chasse, de niveau inégal, et pouvait aligner environ 800 appareils parmi lesquels 370 « Hurricane » et « Spitfire »... Le reste se composait de bombardiers et d'avions déclassés. Ses forces aériennes seront réparties en quatre Divisions : la 11ème, au Sud, en protection de Londres ; la 12ème, au Nord-est, couvrant toute la partie médiane de l'Angleterre ; la 13ème, au Nord, assurant la défense de tout le territoire au-delà d'une ligne Liverpool-Hull ; la 10ème, à l'Ouest, pour défendre les Cornouailles et une partie du Pays de Galles. De plus, deux divisions étaient en voie de constitution : la 9ème, qui assurera la protection de l'Ecosse, et la 14ème, celle du Nord-ouest du pays
Alors qu'il ne se produisait que deux « Hurricane » et deux « Spitfire » par jour au début de la guerre, la production de juin se montera à 400 appareils, et ira en croissant. Mais les pilotes, en sous-effectifs, étaient, soient épuisés par les trop nombreuses sorties, ou inexpérimentés ; et le Commandement devra faire appel, au début de la Bataille d'Angleterre, aux « amateurs » des Forces de Réserve constituées dès 1925...]

à devoir affronter une escadrille d'une vingtaine de zerstörers [destructeur] Messerschmitt « ME 110 » escortant un raid de bombardiers Heinkel « HE 111B ». Il parviendra à abattre six « ME 109 », trois « ME 110 » et quatre « HE 111 », avant de se crasher, en flammes, près de Biggin Hill. Il sera hospitalisé, gravement commotionné, avec une balle dans la cuisse, une dans le bras, la mâchoire brisée, des côtes fracturées, et diverses contusions et brûlures aux mains. Le Chef d'Etat-major de la R.A.F., en personne, lui remettra la Distinguished Service Cross.

En septembre 1941, il quittait l'hôpital militaire, ses plaies encore fraîches. Son parrain lui fit des offres de service car il ne pourrait plus, du fait du nombre et de la gravité de ses blessures, prétendre à rejoindre les rangs de ses camarades pilotes ; tout du moins, pas avant de longs mois et une longue rééducation. Trop long. La proposition d'embauche de Colby tenait en deux volets : nomination au grade de Captain [colonel plein] et affectation au Collège de Cheltenham [équivalent de l'Ecole de Guerre pour la France] pour y suivre une formation d'officier supérieur pendant sa convalescence ; avant de plonger dans les délicates opérations du contre-espionnage. La mort dans l'âme, il faisait ses adieux à la R.A.F. tout en se disant qu'il servirait aussi bien l'Angleterre en servant dans l'Intelligence Service.

Au sortir de Cheltenham, lui sera confiée sa première mission secrète : ramener d'Amiens les plans d'un compresseur spécial pour moteurs radiaux mis au point par un ingénieur aéronautique français empêché de quitter la France à cause d'une blessure à la jambe. Mission qu'il remplit avec brio malgré le fait que, sur le chemin du retour, il se perdit avec son avion dans un épais brouillard qui recouvrait tout le Channel. Il aura droit à un bain de siège en amerrissant au lever du jour près d'Eastbourne.

NB : Tous les passages en *italique* sont des rappels d'évènements historiques avérés