CHAPITRE 1

A l'instigation du Foreign Office, se réunissait Farnborough, Surrey, ce matin du 12 mai 1941 une Conférence qui comprenait le Premier Ministre, le Ministre des Affaires étrangère (Foreign Secretary), le Secrétaire d'Etat à la Sécurité intérieure (Home Secretary), le Ministre des Armées (Minister of Defence), le Directeur-général du MI-5 et le chef du S.I.S., futur MI-6.

A l'Ordre du Jour ne figuraient pourtant que la discussion et la directive d'une orientation cohérente adaptée à la nouvelle donne que constituait alors la menace militaire et politique à laquelle il fallait désormais faire face.

Des experts du War Office et du Joint Intelligence Committee (Comité Inter-Services du Renseignement) (4), qui avaient de très nombreux contacts et agents dans les Colonies et Dominions de l'Empire, pensaient que la situation actuelle ne tarderait pas à devenir explosive en Extrême-Orient du fait des menées expansionnistes affichées par les Japonais.

(4) Le J.S.C. peut-être l'équivalent de l'I.S. et non du MI-6

Le chef du Département Asie du Sud-est, en poste à Singapour, était venu spécialement à Londres, à l'invite du Vice-Amiral Leyland, Directeur S.I.S. [MI-6], pour y exposer son point de vue.

Il estimait, pour sa part, qu'une haute probabilité de conflit généralisé résultait de toutes les informations qu'il avait pu recueillir jusque-là, grâce à son réseau d'agents ; informations qu'il avait recoupées par d'autres sources de Renseignements.

✸

Après trois jours d'atermoiements, de reculades, et de discussions acharnées, une résolution en trois points fut enfin approuvée et votée à l'unanimité : d'une part, on renforcerait drastiquement les défenses de la forteresse de Singapour.

D'autre part, et simultanément, devrait être lancée la construction, sur le territoire de la Grande-Bretagne, et sous la supervision des Autorités militaires, d'un complexe industriel militaire ultra-secret devant servir à explorer et à tester toutes sortes de développements et armes nouvelles en vue d'assurer à l'Empire britannique la pérennité de la suprématie de ses armements et la garantie de la liberté des Peuples de son Empire colonial.

Qui plus est, un accord fut trouvé pour construire une Base avancée au plus près de la zone de futurs conflits.

Au cours de cette réunion extraordinaire, tous les participants finirent par se pénétrer de l'impérative nécessité d'entreprendre la construction de telles installations qui permettraient, à la fois, de disposer d'un poste de contrôle avancé dans le Sud-est asiatique, ainsi que d'un site destiné aux recherches et à l'étude de moyens de défense de la toute dernière Génération.

Le ministre de la Défense du Royaume-Uni soumit alors à ses collègues ministres et aux chefs d'Etat-major la proposition suivante visant à remettre en activité une ancienne Base de sous-marins construite en 1941 dans le Détroit d'Ormuz, autant dans le but avoué d'assurer la sécurité des routes d'approvisionnement du pétrole en provenance du

Moyen-Orient, et pour contrôler aussi les mouvements de la Flotte nippone dans l'Océan Indien.

Cette proposition rencontra aussitôt le plus vif assentiment auprès de tous les participants, compte-tenu des éléments positifs qui militaient en faveur de ce dossier : pré-existence d'installations militaires sous-marines, secrètes, et position géographique au carrefour du Monde, à l'importance stratégique indéniable.

L'Assemblée décida donc d'entériner ce choix soumis néanmoins aux conclusions du rapport de la Commission d'experts qui furent nommés séance tenante afin de définir exactement l'état, les possibilités et les investissements à prévoir, tant matériels que financiers, pour moderniser et rendre cette Base opérationnelle dans les meilleurs délais ; en la dotant dans le même temps de tous les systèmes d'armes et perfectionnements techniques propres à lui permettre de jouer efficacement le rôle prépondérant de forteresse avancée qui devrait être le sien au cas où...

✸

Dans les quinze jours de la décision prise à Farnborough de démarrer la construction de la fameuse Base-usine, des représentants du Home Office, du War Office et de l'Intelligence Service tinrent conseil au 10, Downing Street, résidence du Premier ministre, afin d'y débattre de l'endroit approprié pour y élever une infrastructure de cette envergure. Après avis des uns et des autres sur les spécificités d'un tel chantier, et après une analyse approfondie des régions sélectionnées en première approche par une équipe spécialement constituée de techniciens des différents Ministères concernés dès le lendemain de la Conférence.

Après étude d'un cahier des charges ultra-draconien, le choix définitif se porta au final sur la partie particulièrement désertique et déshéritée des Highlands écossais qui occupe tout le quart extrême-nord-ouest du Sutherland.

L'idée primitive de se servir des installations vieillissantes de la Home Fleet à Scapa Flow, dans les îles Orkneys, fit long

feu car vraiment trop à l'écart de tout ; et dépendant par trop pour son ravitaillement, essentiellement des voies maritime ou aérienne. C'est donc, définitivement, le secteur du Cape Wrath, par 58°33' de Latitude Nord et 05°01' de Longitude Est à qui échut l'honneur d'être choisi.

Les alentours du Cape Wrath possédaient, en outre, maints autres avantages abondant dans le sens des recommandations du Conseil : le cap se terminait par un phare ; lui-même desservi par une unique départementale qui se raccordait au réseau routier principal en coupant la route nationale A 838 allant de Tongue (sur le Kyle of Tongue) à Lairg - intersection avec l'A 836 et l'A 839 -, à la pointe sud du Loch Shin. Cette avancée de terres, de forme plus ou moins trapézoïdale dont le périmètre total n'était pas loin des cent vingt-cinq kilomètres de développé, ne se trouvait bornée, au Nord comme à l'Ouest, que par l'immensité de l'Océan Atlantique Nord, passées les îles Hébrides, un peu en-dessous. Ajoutons à cela les deux profondes déchirures découpées dans les hautes terres, par le Kyle of Durness, sorte de fjord aux falaises abruptes qui s'enfonce loin dans les landes, au Nord-est ; et par le Loch Inchard, son pendant au Sud-ouest, qui transforment pratiquement ce vaste promontoire en presqu'île. D'autre part, les landes sauvages de ce bout du monde venaient opportunément butter sur les contreforts du Mont Foinaven (Fashven) qui fermait le quatrième côté de ce pentagone irrégulier ainsi dessiné, avec la A 838 comme barrière « naturelle ».

Une fois toutes les décisions prises en fonction des options définies, le Corps des Royal Engineers occupa très vite le terrain, élevant une clôture électrifiée sur toute la périphérie de cette fausse presqu'île ; tout le long de l'A 838, son tracé devint ainsi la frontière d'un immense no man's land dont personne ne se souciait vraiment ; no man's land auquel, dans le but ou l'espoir d'abuser les espions que l'Ennemi entretenait sur le territoire, on donna le nom trompeur de Scaw-Fell qui se rapportait au sommet le plus élevé de la Grande-Bretagne, situé dans le Cumberland. Bien loin de là où on construisait cette Base secrète.

Les opérations, rondement menées, préludèrent à d'intenses travaux de terrassement qui commencèrent aussitôt, bien à l'abri de cette démarcation pieusement intitulée « Réserve royale de chasse » pour parer à toute possible indiscrétion ou intérêt particulier. Mais nul, au Royaume d'Ecosse, en-dehors des rares autochtones résidents que l'on avait « aimablement enjoints » de déménager pou être relogés gracieusement hors de la « Réserve », aux frais de Sa Majesté, ne se préoccupa de savoir pourquoi toute une fraction déshéritée des landes du Sutherland avait vu son accès condamné.

✸

Les lecteurs s'en souviendront sans doute, à peine les hostilités étaient-elles entrées dans leur phase armée que l'usine ultra-secrète de Scaw-Fell, dont l'existence, et le but, avaient rapidement été percés à jour par les Services de Renseignements ennemis, était déjà menacée par des forces aéro-portées qui devaient être parachutées au-dessus de ses infrastructures ; l'agent infiltré au Grand-Quartier-général ennemi avait ainsi avisé le Renseignement britannique, à la toute dernière minute, de l'imminence du raid aérien projeté pour le lendemain à l'aube.

En construisant cette Base, par suite d'un aveuglement sans fin, les Autorités n'avaient juste pas envisagé de la défendre contre une possible attaque aérienne au vu de l'éloignement et de sa situation particulièrement isolée ; et il était désormais vain de songer à faire parvenir suffisamment de moyens humains et matériels pour envisager de réussir à résister à l'assaut qui se préparait. Devant le fait accompli, mis au pied du mur, le responsable de la Base fut donc contraint de faire miner les installations sensibles, laboratoires, ateliers de construction et bureaux d'étude, puis de faire évacuer tous les personnels civils et militaires (seuls deux cents hommes de troupes assuraient la sécurité du site !) à bord d'une noria de

véhicules G.M.C.

A l'aube suivante, appuyée sur la Manche par une énorme attaque de diversion lancée dans le même temps dans le but évident d'accaparer l'attention de la R.A.F. et des troupes au sol, des dizaines transports de troupes apparaissaient dans le ciel de Scaw-Fell ; quelques minutes à peine avant que ne soit donné l'ordre de faire exploser les charges d'auto-destruction, tandis qu'un dernier appareil s'envolait in extremis au nez et à la barbe des nuées de paras-commando lâchés sur la Base.

Ce qui permit d'empêcher in-extremis que ne tombent entre les mains de l'ennemi les plans et épures de l'« arme ultime » déjà réalisés que le Gouvernement de Sa Majesté y préparait dans le plus grand secret.

Des tas de décombres fumants qui subsistaient des installations détruites de Scaw-Fell, l'ennemi ne put rien tirer et évacua dans l'instant, laissant le site dans le triste état auquel les Anglais l'avaient réduit lors de ce départ précipité. La Base fut abandonnée à son sort, aux herbes folles qui en prirent rapidement possession, ainsi qu'aux rares animaux volants et terrestres qui pouvaient y avoir accès par l'entrée principale laissée grande ouverte après le départ du dernier camion.

Les mois et années passèrent ensuite, jusqu'après la conclusion d'un conflit qui ensanglanta le Monde, et les ruines de Scaw-Fell retournèrent, pour un temps, à l'oubli.

✸

Lorsque les cendres se furent refroidies en totalité, et que le Monde nouveau qui en avait péniblement émergé reprit son existence mouvementée et rythmée par toutes sortes de crises, plus ou moins graves, mais qui n'affectèrent, chacune, qu'une toute petite partie du Globe à chaque fois, les Hautes Autorités militaires britanniques comprirent bien qu'il leur

fallait absolument posséder à nouveau une Base secrète opérationnelle, où qu'elle se puisse être édifiée ; et le Royaume-Uni, même si les Peuples et Etats anciennement dépendants de la Couronne proclamaient tous, petit à petit, leur indépendance, conservait sans aucun doute une grande « influence » sur une partie non négligeable du Monde.

Lors de précédents conflits, l'Angleterre avait déjà perdu Singapour, « B.S. » et d'autres sites stratégiques et, même si elle conservait encore Gibraltar en tant que sentinelle avancée sur la Méditerranée, cela ne lui donnait plus accès à aucun site suffisamment étendu et suffisamment retiré pour ce qu'elle envisageait d'y faire…

La Grande-Bretagne entreprit alors de faire construire d'immenses installations sur le plus grand terrain militaire au Monde, qui devint la zone interdite de Woomera, sur une terre désertique, sacrée pour les Aborigènes, située à près de cinq cents kilomètres dans le nord-ouest d'Adélaïde, à l'autre bout de la Terre, en Australie méridionale. Cette zone interdite couvrait en effet une superficie de 127.000 kilomètres carrés, soit à peu près la taille de l'Angleterre à elle seule (5).

Sur cette Base des antipodes, fut entrepris le développement des nouveaux avions destinés à la Royal Air Force et autres missiles ; avant que ces mêmes autorités ne finissent par s'aviser - mieux vaut tard que jamais - que, remettre au final l'ancienne Base secrète de Scaw-Fell en service serait tout de même du plus grand bénéfice pour la sécurité du Royaume-Uni et pour ses intérêts nationaux, même si le - relatif - secret qui l'entourait à ses débuts avait sérieusement perdu de son « secret ».

Rien ne valait en effet, une Base bien à soi, solidement implantée sur le territoire national, à une Base, certes immense et idéalement située dans une zone particulièrement

(5) Véridique

déserte et inhospitalière, mais située en territoire « ami », mais jusqu'à quand, un dominion qui pouvait à tout moment demander - et obtenir - son indépendance ; et si éloigné de la Mère Patrie.

L'ancienne zone d'un peu plus de sept cents kilomètres carrés, jusqu'à présent désertée et ne comportant que des ruines ou presque, était toujours ceinte par sa ceinture de barbelés, même si, de loin en loin, quelques parties en avaient été plus ou moins détériorées ; de plus, son port était toujours opérationnel, et sa piste d'atterrissage, quelque peu fissurée par le temps et les herbes qui l'avaient envahie, suite à son abandon forcé. Qui plus est, la zone d'interdiction autour de la Base proprement dite était toujours active, et bien suffisante pour les expérimentations qui pourraient y être menées désormais, avec l'infini de la Mer de Norvège au Nord et les Iles Orcades et Shetlands postées en sentinelles face aux Soviétiques, vers le Nord-est et vers le Nord…

✸

Au cours de l'Année 1957, la région du Cape Wrath fut soudain le théâtre d'une recrudescence inhabituelle d'activité, tandis que la route A 838 permettait plus que jamais d'y acheminer tous les équipements et tous les matériels que requérait la mise sur pied de la nouvelle Base. Emboîtant le pas à un régiment du Royal Engineers, les bulldozers et autres scrapers entrèrent en scène afin d'éliminer tous les débris que la destruction de l'ancienne Base avait semés un peu partout, tandis qu'un régiment du S.A.S. investissait les lieux afin d'en garantir à nouveau la sécurité de tout le périmètre.

Au fil des mois, l'on vit de nouveaux - et immenses bâtiments : ateliers, immeubles de « bureaux », logements, laboratoires - sortir de terre, tandis que le petit port d'origine

était réaménagé, agrandi, mieux défendu contre les assauts de la mer, des éléments et, surtout, contre une éventuelle attaque ennemie venue du Nord-est, puisque l'Ennemi avait changé de nom et de nature, et était dorénavant beaucoup plus proche que l'ancien.

La piste d'origine fut allongée - oh, de pas grand-chose en définitive ; juste cinq cents mètres -, lui permettant désormais d'accueillir de très gros porteurs sur ses près de trois mille mètres de longueur. Elle fut même doublée, tandis qu'une nouvelle enceinte électrifiée et hautement sécurisée était édifiée en complément de celle qui existait depuis l'origine, entièrement rénovée, car il s'avérait qu'elle avait finalement beaucoup souffert des outrages du temps ; elle laissait par endroits de larges brèches par lesquelles le gibier, petit et gros, avait parfois fait quelques incursions. Elle était de plus totalement obsolète du fait de l'avancée des techniques de protection.

Le port, que l'on avait logé à hauteur de Sarsgrum, tout au fond du Kyle of Durness à peine large de trois cents mètres au tournant de Keoldale ; une plate-forme bétonnée flottant entre deux eaux fut installée au beau milieu du Kyle, protégée des mines, d'où l'on tira deux énormes chaînes qui, relevées depuis des blockhaus érigés sur les rives opposées, venaient fermer de la manière la plus hermétique qui soit l'accès au fond du fjord, à l'identique de ce qui, dans d'autres temps, avait déjà été expérimenté avec un réel succès, notamment à Byzance.

Des sites de missiles sol-air furent creusés, construits et mis en batterie, couplés à deux batteries côtières de 88 mm et autres pièces quadruples de canons de type « pom-pom » ou Oerlikon, désigné « 2 ZLA/353 ML », puis « GDF-001 ».

Enfin, après plus d'un an de travaux menés tambour battant, la nouvelle usine secrète de Scaw-Fell devint opérationnelle ; nous étions à ce moment aux alentours de l'Eté 1958. Une vie

moins trépidante, moins agitée, nettement plus « studieuse » finit par s'y développer au milieu de toutes les nouvelles infrastructures et installations que se partageaient dorénavant plusieurs domaines des Sciences et des Techniques.

Parmi tous les domaines de recherche auxquels participaient les nombreux savants, venus nombreux, de tous les Etats du Commonwealth, figuraient notamment le Laboratoire de Biologie expérimentale, celui qui tournait autour des recherches du Professeur Mortimer dans le domaine de l'Aéronautique qui occupait d'ailleurs la majorité du temps qu'il passait à Scaw-Fell ; mais on y trouvait également celui de ses premiers travaux, déjà anciens, qui avaient d'ailleurs débouché par le passé sur des explosifs hyper-puissants tels que le « Mercurium » ou l'« Atomilite B » bien connus, assez largement utilisés par la Résistance lors du dernier conflit.

Explosifs qui étaient certes puissants, mais assez instables, et que le professeur et ses équipes travaillaient depuis déjà de longues années à essayer d'en stabiliser les composants pour arriver à une arme qui serait utilisable par toutes les mains et en toutes occasions. Mais les avancées se comptaient hélas à l'échelle millimétrique ; cependant, les armoires, blindées et hautement sécurisées, du laboratoire principal, renfermaient à elles seules suffisamment d'échantillons de toutes sortes pour faire sauter la moitié de Londres…

Ce Centre technologique comportait donc trois bâtiments principaux, chacun de quatre étages, totalement séparés les uns des autres par des plafonds en béton armé de près de trente centimètres d'épaisseur, ainsi que par des portes blindées anti-souffle commandées par des serrures à combinaisons aléatoires changées chaque jour. Chaque immeuble ayant littéralement été conçu en tant que bloc indépendant, véritable blockhaus à la sécurité maximale et, théoriquement inviolable.

Depuis sa remise en service effective, les hommes de l'Infantry avaient été remplacés par les hommes au béret vert du *Commando 40 des Royal Marines qui s'étaient illustrés peu de temps auparavant durant la très contestée Crise de Suez en constituant le fer de lance du débarquement franco-britannique dans Port-Saïd. Cette Unité d'élite avait la particularité de porter l'uniforme, non de la Royal Navy, leur Corps d'appartenance effective, mais bien celui de la British Army, avec les gallons et grades de celle-ci.*

NB : Les textes en *italique* relatent des faits et évènements réels

CHAPITRE 2

En tant qu'adjoint au directeur-général de la Sécurité intérieure de la Grande-Bretagne, ou MI-5, la responsabilité de la surveillance et du contrôle des procédures de sécurité furent confiées au Captain [**Group captain ou colonel**](**6**) Francis Blake dont les Gouvernements successifs, depuis la première alerte dont il a été fait mention supra, avaient pu amplement juger de ses compétences particulières, ainsi que de la rigueur dont il avait maintes fois fait preuve dans les fonctions qu'il assumait depuis lors.

Blake faisait donc tous les mois le déplacement depuis Londres pour vérifier chaque point de contrôle, chaque détail de la sécurité de Scaw-Fell ; veillant à ce qu'aucun n'en soit défaillant.

6 : Au vu de l'âge, des responsabilités, du passé militaire et professionnel de Blake, j'ai opté pour le nom d'usage de ce grade ; l'adjoint au D-G du MI-5 ne pouvant décidément pas être un « simple » capitaine…

Il était arrivé la veille, et devait, si rien ne venait retarder son retour, être rentré à Londres le lendemain dix septembre, et y retrouver, outre son ami Mortimer et madame Benson, ses fonctions principales au sein du MI-5.

A chaque fois qu'il s'absentait de la sorte, il devait ainsi en laisser la lourde responsabilité à son propre adjoint, le jeune - enfin, plus très jeune aujourd'hui ! - David Honeychurch sur lequel, alors tout juste arrivé dans le Service, il avait pu compter lors de cette déplorable « affaire » de 1954 (Cf. Affaire F. Blake).

A l'instigation du Home Secretary de l'époque, Sir Geoffrey Fairchild, il avait dû se faire passer pour un traître et un agent d'une Puissance étrangère, et, en cette circonstance, David Honeychurch avait fait preuve jour après jour de ses incontestables qualités dont Blake n'avait eu qu'à se louer par la suite, pour finir par en faire son adjoint.

✸

Ce matin du huit septembre, qui offrait, chose assez banale, un ciel d'un beau gris défiguré par quelques nuages d'altitude assez nonchalants qui déversaient en ce moment même une pluie bien glacée, comme il avait accoutumé de le faire le huit de chaque mois depuis que la nouvelle usine de Scaw-Fell était redevenue pleinement opérationnelle, le Captain Blake (pourquoi le Huit, et non le premier du mois, par exemple, ou tout autre jour ? Lui eut-on simplement posé la question que lui seul aurait été en mesure d'y répondre…) prit son sac de voyage dont le cuir était passablement avachi par des années d'usage, dit au revoir à son ami Mortimer qui venait de le rejoindre au petit salon, et descendit les quelques marches qui le menaient au rez-de-chaussée.

Sur le pas de la porte, il salua madame Benson qui, fidèle à ses habitudes, balayait consciencieusement la petite allée qui rejoignait la contre-allée où attendait une Daimler « Conquest Century Saloon », le véhicule qui lui était affecté en propre pour ses déplacements.

Dès qu'il le vit apparaître, son chauffeur descendit, vint à sa rencontre avec le parapluie d'usage et lui tint la porte ouverte tandis que Blake s'installait sur la banquette. Ensuite de quoi, il revint reprendre sa place derrière le volant en lui posant la question mille fois répétée chaque huit du mois, comme si elle n'avait jamais été posée et qu'il convenait de savoir où le « Patron » envisageait de se rendre ce matin-là.

-- A Northolt (7), Howard, comme si vous le saviez pas ! lui répondit Blake en souriant sous cape, après avoir déposé à côté de lui son bagage usé par les trop nombreux voyages, car c'était devenu entre eux comme une manière de plaisanterie.

-- Yes, Sir ! répondit jovialement le dénommé Harold en insérant délicatement le véhicule dans la circulation matinale de HydePark Corner. Nous devrions y arriver relativement vite car la circulation est particulièrement fluide ce matin. Désirez-vous le journal, Sir ? Je me suis arrêté au sortir de mon domicile pour acheter le ***Daily Mail*** et le ***Times***.

-- Excellent, Howard, cela me fera passer le temps jusqu'à notre arrivée à Northolt ! Vous vous ferez faire une note pour cette dépense.

✸

Leur arrivée sur la Base, Howard dirigea la Daimler vers un des hangars situés en peu à l'écart, où se trouvait stationné le Fouga « CM 170 Magister » personnel de Blake. Tombé en admiration devant la grâce, la maniabilité et la légèreté de cet appareil découvert lors du Salon du Bourget de 1959 durant lequel la Patrouille de France avait fait preuve des qualités et

des capacités de ce petit appareil lors d'une exhibition très appréciée, le Captain avait aussitôt demandé à ce qu'on lui en attribue un pour ses déplacements sur le territoire. Demande qui avait été actée quasi immédiatement par le Home Office.

Sans attendre que les dernières opérations de mise en route ne soient terminées, Blake s'assit dans le poste de pilotage, se fit sangler sur son siège par un des mécaniciens affectés à son appareil, et entama la check-list de démarrage, vérifiant l'un après l'autre les points essentiels avant envol. Lorsque tout fut terminé, le chef mécanicien lui fit signe qu'il pouvait rouler vers le taxiway.

En cours de roulage Blake appela la tour de contrôle pour demander l'autorisation de décollage. Arrivé en bout de piste, il se positionna, freins serrés pour le point fixe, mit les deux petits réacteurs à pleine puissance et lança le Fouga sur la longue piste, avant de s'envoler très rapidement, léger comme une plume, en direction du Nord-est et Scaw-Fell.

✸

-- Contrôle Scaw-Fell, Contrôle Scaw-Fell, Group Captain Blake en provenance de Londres, vol « X-Ray Lima 231 », en approche. Demande autorisation d'atterrir. Over !

-- Roger, « X-Ray Lima 231 », ici Contrôle Scaw-Fell. Bien reçu ! Branchez votre I.F.F. ! (8) Over !

-- Bien copié, Contrôle Scaw-Fell. I.F.F. banché. Comment

7 : Devenu après guerre la plaque tournante du transport aérien londonien, devient la principale Base aérienne de la R.A.F. en 1954, suite à l'ouverture d'Heathrow, à moins de 10 km dans son sud-ouest

8 : Identification Friend or Foe : système d'identification monté sur les avions occidentaux, tant civils que militaires, qui envoie un signal de reconnaissance et permet ainsi de connaître sur le champ si l'on a affaire à un ami ou à un intrus ; le Bloc communiste a un système identique pour reconnaître les siens

me recevez-vous ? A vous !

-- Nous vous recevons clair et net, « X-Ray Lima 231 ». Veuillez, je vous prie, me donner votre code identifiant. Over.

-- Code identifiant « S.W. Trois-Cinq-Sept ». Over !

-- Bienvenue à Scaw-Fell, Captain Blake ! lui répondit le contrôleur aérien après avoir brièvement consulté la liste des identifications du personnel habilité, ainsi que le tableau des arrivées. Quelle est votre position et votre E.T.A. (9) ? A vous !

-- Scaw-Fell Control, je passe en ce moment à la verticale du Foinaven. E.T.A. 10h40 Zulu [GMT]. Over !

-- Compris ! Quelle est votre altitude ? A vous !

-- Passe actuellement trois mille cinq cents pieds. Over !

-- Bien reçu, Captain. Etes autorisé à atterrir. Entamez dès à présent votre descente à mille pieds, et commencez votre virage pour venir au deux cent-trente. La piste en service ce matin est la vingt-trois. Je répète, 0-2-3 ! Vent au sol faible à neuf noeuds, stable au quarante-cinq. Pression au sol de mille cinquante millibars. Conditions météo excellentes. Visibilité horizontale de vingt-cinq nautiques. Plafond dix-neuf-cents pieds. Rappelez-nous dès que vous êtes en visuel. J'illumine la piste. Terminé !

-- Roger, Scaw-Fell Control. Je descends à mille pieds et je viens au deux cent-trente. Piste en service 0-2-3. Je vous rappelle à cinq nautiques. Terminé !

Laissant le petit bi-réacteurs Fouga « Magister » déchirer le ciel légèrement brumeux où s'égrenaient paresseusement quelques nuages vagabonds, à près de sept cents kilomètres à l'heure, Blake se laissa aller au fond de son siège, corrigea son cap en inclinant le palonnier sur la gauche ; tout en poussant légèrement sur le manche pour amener l'appareil à l'altitude

9 : Estimated Time of Arrival : heure estimée d'arrivée (HEA, en France)

indiquée par le contrôleur.

Il n'y avait plus qu'à attendre de voir apparaître les lumières de Scaw-Fell.

✸

-- Scaw-Fell Control, ici Captain Blake ! En visuel. A vous !

-- Roger, Sir. Je vous ai en plein dans ma fenêtre. Corrigez votre cap de deux degrés à droite et continuez votre descente au même taux. Vous êtes bon en hauteur. Conditions météo inchangées. Piste dégagée ! Vous pouvez atterrir. A vous !

-- Roger, Control. Je vous rappelle au roulage. Over !

Après une descente et un atterrissage en douceur sur la piste vingt-trois de l'aérodrome qui flanquait l'usine secrète, Blake fit rouler le Fouga jusqu'au pied de la tour tout en saluant une dernière fois les contrôleurs.

Une équipe de mécanos se précipita à sa rencontre ; il manoeuvra la commande d'ouverture hydraulique du cockpit, arrêta les moteurs, et en termina avec la check-list finale, avant de se défaire des attaches de son siège et de son alimentation en oxygène. Puis, déposant son casque dans l'habitacle, il coiffa sa casquette, prit son sac sur le siège arrière et quitta l'appareil.

Une fois sur le tarmac brillamment éclairé par de puissants projecteurs, il prit le temps de sortir de son sac de voyage son trench-coat militaire et de s'en revêtir, avant de s'éloigner d'un pas vif vers la proche station du réseau de petits trains électriques qui desservaient l'immense dédale de l'usine.

Blake s'installa dans la première rame qui se présentait, et se laissa conduire rapidement vers le bâtiment où ses trouvaient les bureaux du Brigadier (10) Westmoreland, patron de la Base, et le sien, chaque fois qu'il était en visite sur le site, non

loin, d'ailleurs, de ceux du Professeur Mortimer, lorsqu'il était lui-même sur place.

Dans ce bâtiment étaient de même regroupés tous les organes de direction, de contrôle et de sécurité de la Base, ainsi que les casernements du Commando 40.

Lorsqu'il eut emprunté plusieurs des correspondances qui reliaient entre eux les différents secteurs de l'usine, il parvint enfin à la Station Deux où il abandonna son dernier chauffeur, puis il gagna le long bâtiment de deux étages à l'entrée duquel veillait, en sentinelles, un homme de la 1ère Compagnie, Commando 40 qui assurait la sécurité de l'enceinte, armé de son FN « L1A1 » (11), arme au pied.

-- Le Brigadier est-il dans son bureau, sergent ?... demanda-t-il au sous-officier qui le saluait, en rectifiant la position, dans un garde-à-vous impeccable.

-- Certainement, Sir !... Il vous attend comme chaque fois que vous devez lui rendre visite. Vous le trouverez sans doute dans son bureau…

-- Je vois ! Excellent !... A quand la relève ?

-- Dans à peine moins d'une heure, à présent, répondit le sergent après un bref coup d'oeil à sa montre-bracelet. Je ne serais pas fâcher de me mettre un peu au chaud. Si vous aviez vu ce qui est tombé tout à l'heure, Sir...

-- Je m'en doute un peu. Je viens d'apercevoir quelques flaques significatives en arrivant.

10 : Premier grade des Généraux britanniques
11 : Version britannique du fusil d'assaut belge FN FAL)