

MANINI

CHEVEREAU



LA PIN-UP DU B-24

1. Ali • La • Can



GRAND ANGLE



LA PIN-UP DU B-24



1. Ali • La • Can

Scénario & Couleurs
Jack MANINI

Dessins
Michel CHEVEREAU

Pour la réalisation de ces deux albums je tiens à remercier les personnels militaires des bases aériennes d'Évreux (BA 105) et d'Istres (BA 125) pour leurs conseils avisés.

Vifs remerciements également pour René C. et Serge L. pour la pertinence de leurs calculs trigonométriques...

Michel Chevereau

www.angle.fr

© 2019 BAMBOO ÉDITION
290 route des Allogneraies 71850 CHARNAY-LÈS-MÂCON
Tél. : 03 85 34 99 09 - Fax : 03 85 34 47 55
Site Web : www.bamboo.fr - E-mail : bamboo@bamboo.fr

Tous droits de traduction, d'adaptation et de reproduction strictement réservés pour tous pays.

PREMIÈRE ÉDITION - Dépôt légal : mai 2019

ISBN : 978-2-8189-6701-0



Imprimé en France
Printed in France by PPO Graphic, 91120 Palaiseau

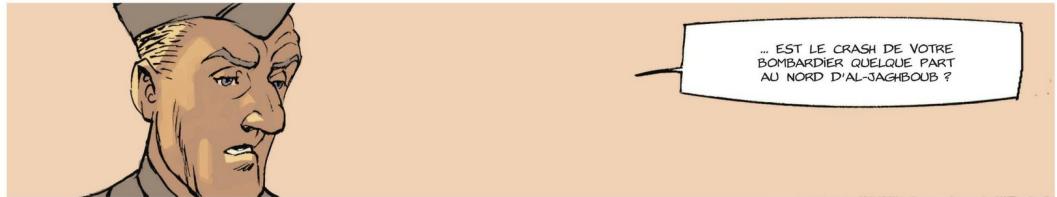
La fabrication de cet album répond au processus de développement durable engagé par Bamboo Édition.
Il a été imprimé sur du papier certifié PEFC.

Pour être alerté de la sortie du prochain album, rendez-vous sur
www.angle.fr/alerte-nouveau











PRÉVENEZ AUSSI CANDY BUTCHER,
LA FEMME DE JOHNNY...

... ET CETTE PAUVRE
ALICE...



IL NE FAUT SURTOUT PAS
LES AFFOLER... JE SUIS SÛR QUE
MON ÉQUIPAGE S'EST SORTI,
TOUT COMME MOI...



LES FEMMES DE FRED ET JOHNNY,
AINSI QUE MON ÉPOUSE, SONT INFIRMIÈRES
SUR UN NAVIRE-HÔPITAL...



VOTRE FEMME, MADAME BAXTER,
TRAVAILLE BIEN SUR L'USS
LOUISIANA, N'EST-CE PAS ?



MONSIEUR BAXTER,
JE... C'EST UNE DOUBLE
TRAGÉDIE...



LE JOUR MÊME OÙ
VOTRE AVION A DISPARU,
LE LOUISIANA A SAUTÉ SUR
UNE MINE EN MÉDITERRANÉE.

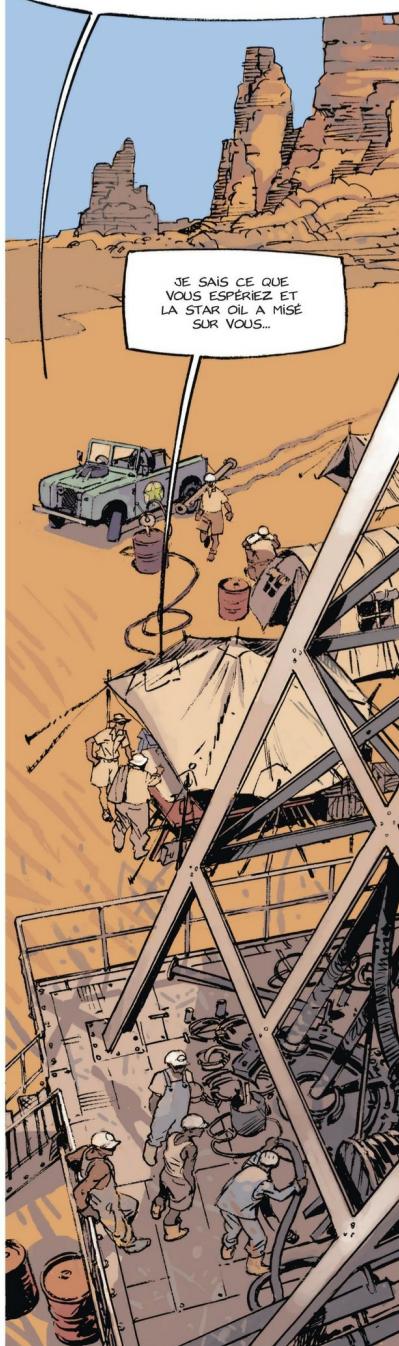


JE CRAINS QU'IL N'Y AIT
AUCUN SURVIVANT...

1959, QUINZE ANS
PLUS TARD,
DÉSERT DE LIBYE.

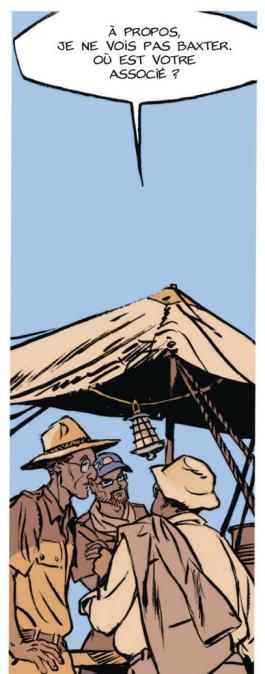


... NOUS AVONS PRIS DE VITESSE
LES ALLEMANDS ET LES FRANÇAIS
POUR SONDER LA PARCELLE QUI
JOUXTAIT LEUR CONCESSION.
NOUS PENSONS...



MAS VOUS VOUS ÊTES PLANTÉS, ET MAINTENANT C'EST MOI ET MOI SEUL QUI DOIS RENDRE DES COMPTES À LA COMPAGNIE.









LE CONTRAT AVEC STAR OIL, C'EST GLENN BAXTER QUI L'A DÉCROCHÉ. IL A FAIT VALOR QU'IL CONNAISSE PARFAITEMENT LA LIBYE. ET POUR CAUSE, IL S'Y ÉTAIT CRASHÉ EN PLEIN DÉSERT EN 1944.

D'ACCORD, CA N'EXPLIQUE PAS COMMENT ILS SAVENT QUE GLENN NE PENSE QU'A RETROUVER SON FICHU BOMBARDIER ?

LES ITALIENS NOUS ESPIONNENT ET LORGNENT LES FRANÇAIS, QUI ESPIONNENT LES ALLEMANDS...

C'EST PAREIL DU CÔTÉ AMÉRICAIN, ON PEUT PAS ALLER PISSER SANS QUE STAR OIL FASSE UN RAPPORT.

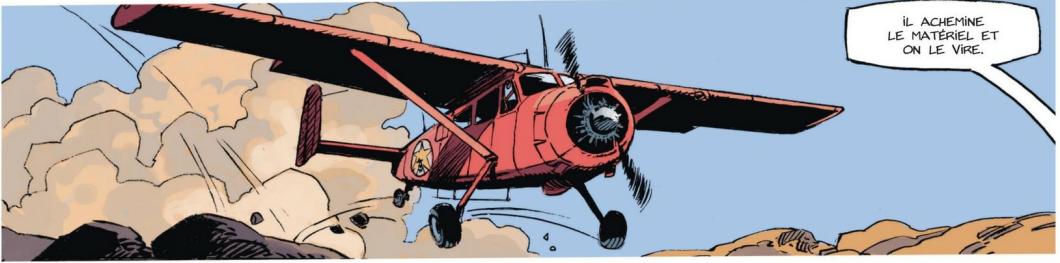


ICI, TOUT LE MONDE ESPIONNE TOUT LE MONDE....



LE VOILÀ !
ON FAIT QUOI ?

IL ACHEMINE LE MATERIEL ET ON LE VIRE.



QUELQUE CHOSE NE VA PAS ? J'AIS ENCORE RATÉ LE GROS BILL, C'EST ÇA ?



SI TU N'AVAIS RATÉ QUE ÇA, GLENN !



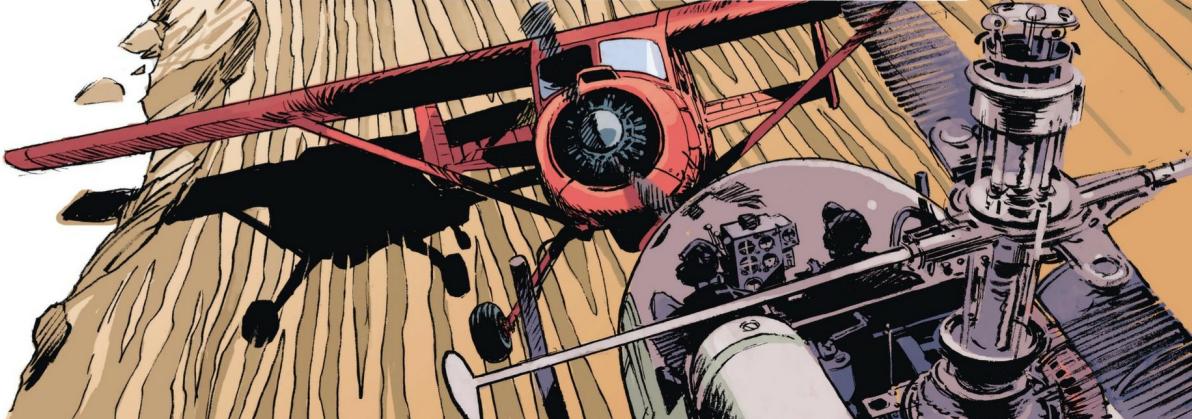
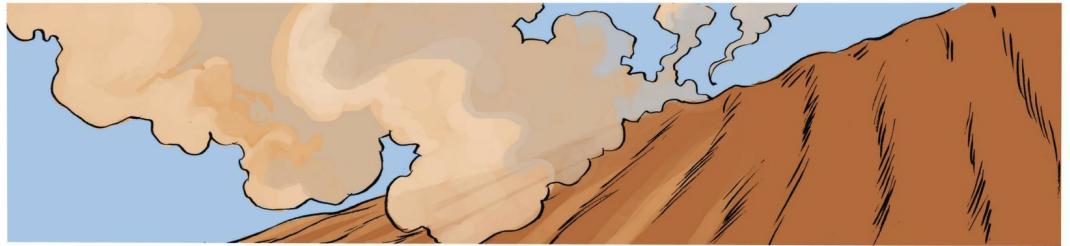
TU ES ATTENDU DE TOUTE URGENCE AVEC LE MATERIEL AU CAMPEMENT B...

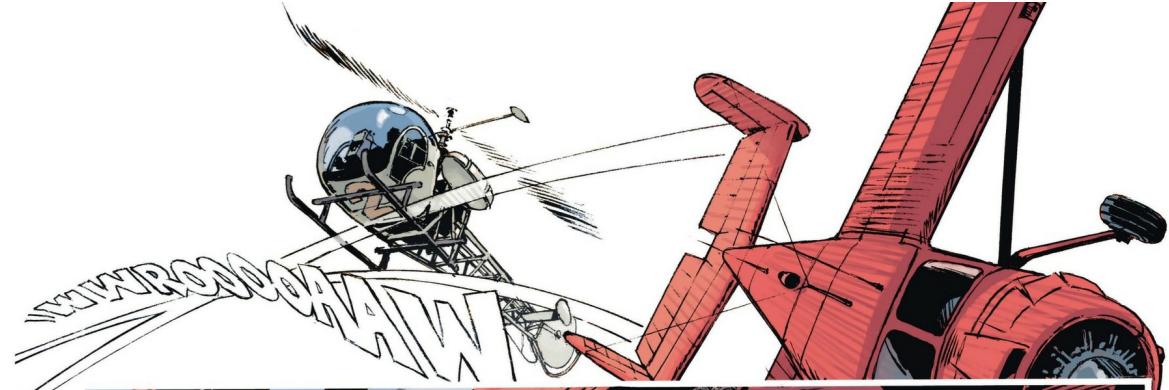


UNE BONNE ÂME POUR M'AIDER À CHARGER ?



"... TU PRÉFÉRES QUE
JE FAISSE VITE ET INDIQUE À
NOTRE PILOTE CONCURRENT L'EMPLACEMENT
DU CAMPEMENT OU QUE JE LEUR JOUE
UN TOUR À MA FAÇON ?









MAS CELA AUCUN GRADE N'AURAIT PU L'ANTICIPER....

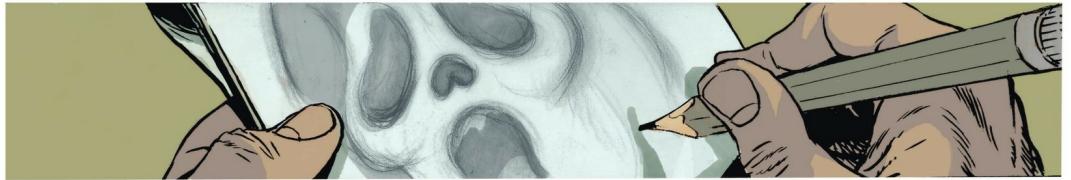
MON GLENN...

GLENN BAXTER, LE PILOTE, A 22 ANS. DEPUIS L'ADOLESCENCE, IL EST INITIÉ À L'AVIATION PAR SON PÈRE, PILOTE DANS LE CIVIL. GLENN FAIT DES ÉTUDES DE GÉOLOGIE POUR RELIER SES DEUX PASSIONS, LA TERRE ET LE CIEL.





SEPTEMBRE 1943, PALERME,
LES CATACOMBES DES CAPUCINS...



JOHNNY ÉTAIT DÉJÀ BOMBARDIER ET MOI COPILOTE SUR UN B-26 MARAUDER.

ON A PARTICIPÉ AUX CAMPAGNES D'AFRIQUE DU NORD. TOUCHÉS PENDANT L'OPÉRATION TORCH, ON S'EN EST SORTIS PAR MIRACLE.

FRED ET MOI SOMMES LES SEULS RESCAPÉS DE L'ÉQUIPAGE.



DES ANNÉES QUE JE RÊVE DE VISITER CA. JE CROIS QUE J'AI TOUT LU CONCERNANT LE CIMETIÈRE DES CAPUCINS.

ET TOI FRED, T'ES VENU DESSINER LES MOINES ? SACRÉ COUP DE CRAYON !

C'ÉTAIT MON BOULOT. JE BOSSAIS CHEZ DISNEY AVANT-GUERRE.



LA GRANDE DIFFÉRENCE ENTRE MICKEY ET LES MOINES CAPUCINS, C'EST QU'ILS BOUGENT BEAUCOUP MOINS !



PAS SÛR !

EN TOUT CAS, ILS ONT L'AIR DE BIEN SE MARRER !

AH ! AH ! OUI !

REGARDEZ !

CHUT ! UN PEU DE SÉRIEUX DEVANT CES PAUVRES DIABLES !



LES MÊMES COURBES QUE MINNIE, LA PETITE COPIE DE MICKEY !

















LANA SERA
NOTRE NOSE ART !
C'EST UN ORDRE !





C'EST COMME
CA QUE JE SUIS NÉE,
LE 23 NOVEMBRE 1943...



TOUS MES PILOUPIOUS SONT SUR LE PONT, IL Y A FRANK, L'INGÉNIEUR DE VOL.

JOHNNY, LE BOMBARDIER.

GLENN, LE PILOTE.

FRED, LE COPILOTE.

EVERETT, L'OPÉRATEUR RADIO...

CAFÉ, GLENN ?

SIDNEY ET WILLIAM, LES MITRAILLEURS DE NEZ.

UN VRAI POISON !

JOHNNY, TON CAFÉ EST PLUS REDOUTABLE QUE LA FLAK DES BOCHES !

EDWARD, LE NAVIGATEUR.

SAMUEL, LE MITRAILLEUR TOURELLE DORSALE.

ARTHUR ET MANUEL, LES MITRAILLEURS DE SABORD.

HENRY, LE MITRAILLEUR DE QUEUE.

AUTOUR DE MOI, MES FRÈRES DE VOL, ET L'AVION LEADER QUI NOUS GUIDE VERS L'OBJECTIF...

UNE GARE DE TRIAGE À TURIN OÙ TRANSITENT DES CONVOIS ALLEMANDS.





JE N'AIS PAS PEUR POUR MOI,
C'EST POUR MES PETITS GARS
QUE JE TREMBLE...







FIN 1942, MON TOUBIB EST PROMU DIRECTEUR DE L'HÔPITAL. NOTRE LIASION DEVIENT GÉNANTE POUR SA CARRIÈRE, IL PRÉTEXTE MON ABSENCE DE DIPLOME POUR ME RENVOYER.

... EXIT L'INFIRMIÈRE, BYE BYE LA MÂITRESSE !

HEUREUSEMENT, UN AUTRE MÉDECIN COMPATISSANT ME FAIT UNE LETTRE DE RECOMMANDATION POUR LE SERVICE DES ARMÉES...

MERCI, JOHNNY.

C'EST À CETTE PÉRIODE NOIRE DE LA VIE D'ALICE QUE JE FAIS SA CONNAISSANCE À L'HÔPITAL...

... EXIT L'INFIRMIÈRE, BYE BYE LA MÂITRESSE !

HEUREUSEMENT, UN AUTRE MÉDECIN COMPATISSANT ME FAIT UNE LETTRE DE RECOMMANDATION POUR LE SERVICE DES ARMÉES...

MERCI, JOHNNY.

C'EST À CETTE PÉRIODE NOIRE DE LA VIE D'ALICE QUE JE FAIS SA CONNAISSANCE À L'HÔPITAL...



C'EST AINSI QUE LA VEILLE DE NOTRE DÉPART...

... UN PEU IVRES...

... NOUS AVONS SONNÉ EN PLEINE NUIT AU DOMICILE DU DIRECTEUR DE L'HÔPITAL POUR LUI DIRE SES QUATRE VÉRITÉS !

ET C'EST COMME CA QUE J'AI VU DÉBARQUER ALICE ET CANDY SUR LE LOUISIANA. IL NOUS A FALU À PEU PRÈS CINQ MINUTES POUR DEVENIR LES MEILLEURES COPINES DU MONDE.



SIGNORE, SIGNORE, ON FERME !

ON NE VA PAS SE QUITTER DÉJÀ ?!

Y AURAIT PAS UN DERNIER TRUC À BOIRE SUR LE LOUISIANA ?





1ER DÉCEMBRE 1943...

Till la Can

C'EST REPARTI POUR UNE MISSION DE NUIT, CETTE FOIS... TEMPS DE CHIEN, LA VISIBILITÉ EST MÉDIOCRE ET LA LUNE JOUE À CACHE-CACHE AVEC LES NUAGES.

TU VERRAS,
GLENN, C'EST AUTRE
CHOSE QUE LES TISANES
DE FRED.

À 4 HEURES DU MATIN,
ELLE DOIT DORMIR DANS
LES BRAS D'UN AUTRE.

VOUS ÊTES
PAS DRÔLES,
LES GARS...

L'ÉQUIPAGE EST AGITÉ, TROP
DE CAFÉ ITALIEN... ILS BOVENT CA
COMME LEUR HABITUEL JUS DE
CHAUSSETTE... ET C'EST MOI
QUI SUIS SUR LES NERFS...

JE ME
DEMANDE
CE QUE FAIT
LANA EN CE
MOMENT ?

JE VOUS DÉTESTE !

ALORS QUE NOUS,
ON T'I ADORE,
PAS VRAI
L'INDIEN ?

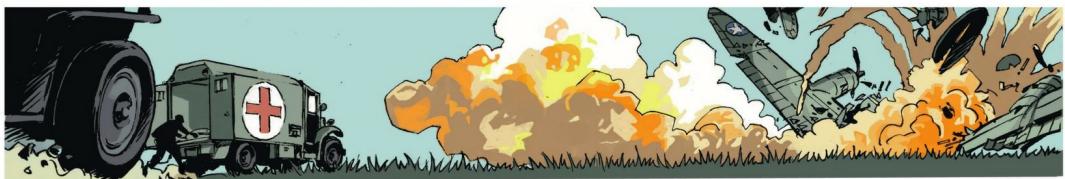
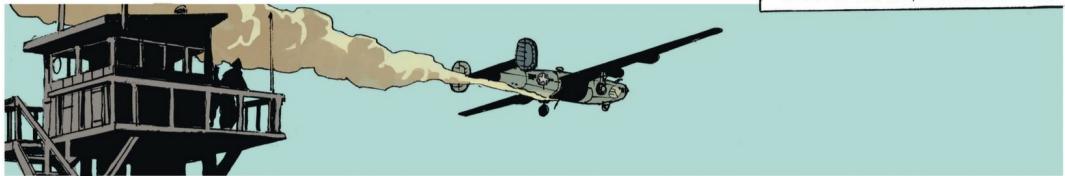
HUGH !
COW-BOY !

NOUS SURVOLONS LES CÔTES
ITALIENNES, MALGRÉ LE MAUVAIS TEMPS,
TOUT EST CALME... ALORS POURQUOI
SUIS-JE SI INQUIÈTE ?
POURQUOI ?

NOUS SOMMES LOIN
DE L'OBJECTIF, LA BASE
NAVALE DE LA SPEZIA...
SURTOUT, RESTER
VIGILANTE...





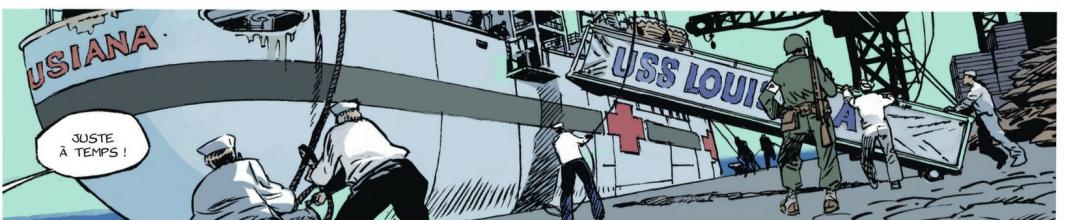


IL Y A QUELQUE CHOSE DE PAS CATHOLIQUE
AVEC CE B-24. IL SEMBLE DÉVIER LES TIRS
ENNEMIS COMME SI UN BOUCLIER
LE PROTÉGEAIT.





NAPLES, 6 JANVIER 1944...









1922, C'EST AUSSI L'ANNÉE OÙ MUSSOLINI PREND LE POUVOIR, ET SERGIO S'OPPOSE À LUI. PAPA DÉCIDE DE NOUS EMMENER À BERLIN POUR CONTINUER LA LUTTE AUX CÔTÉS DES COMMUNISTES.





À L'AUBE DU 18 MARS 1944...

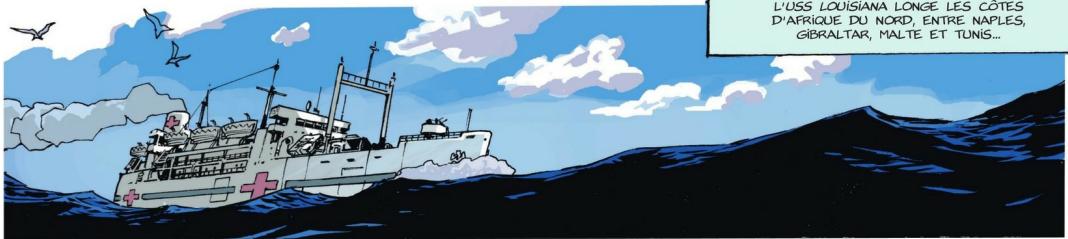








L'USS LOUISIANA LONGE LES CÔTES D'AFRIQUE DU NORD, ENTRE NAPLES, GIBRALTAR, MALTE ET TUNIS...



TORRETTO AIRFIELD, 1^{ER} MAI 1944.

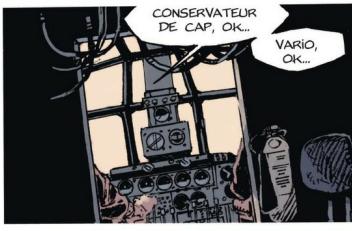




C'EST COMME SI MA VIE AVAIT Soudain
PLUS D'IMPORTANCE... JE VEUX QU'ALI-LA-CAN
ME PROTEGE AVEC MA PETITE
FAMILLE...

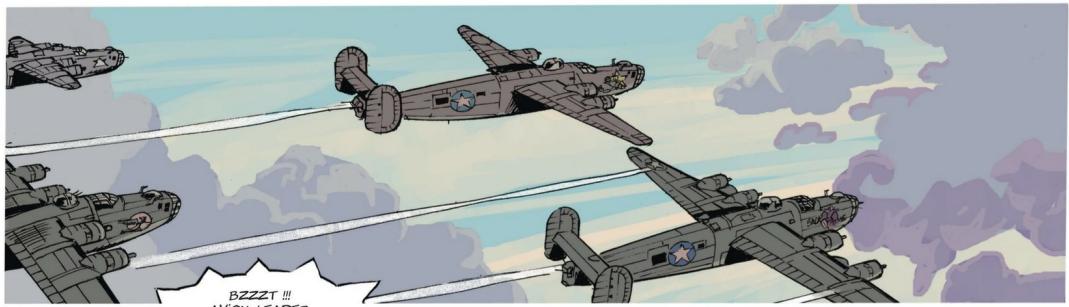


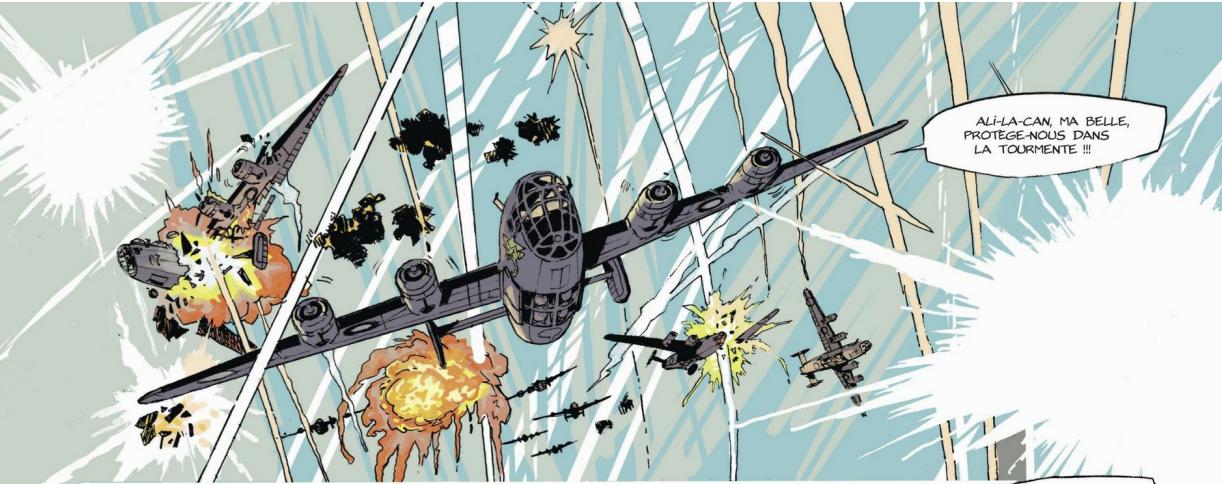




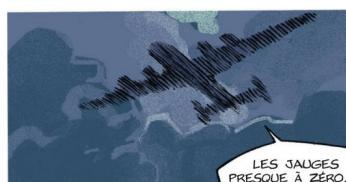
J'AI DÉJÀ VÉRIFIÉ, ON EST BIEN AU 020... SUR LE BON CAP !





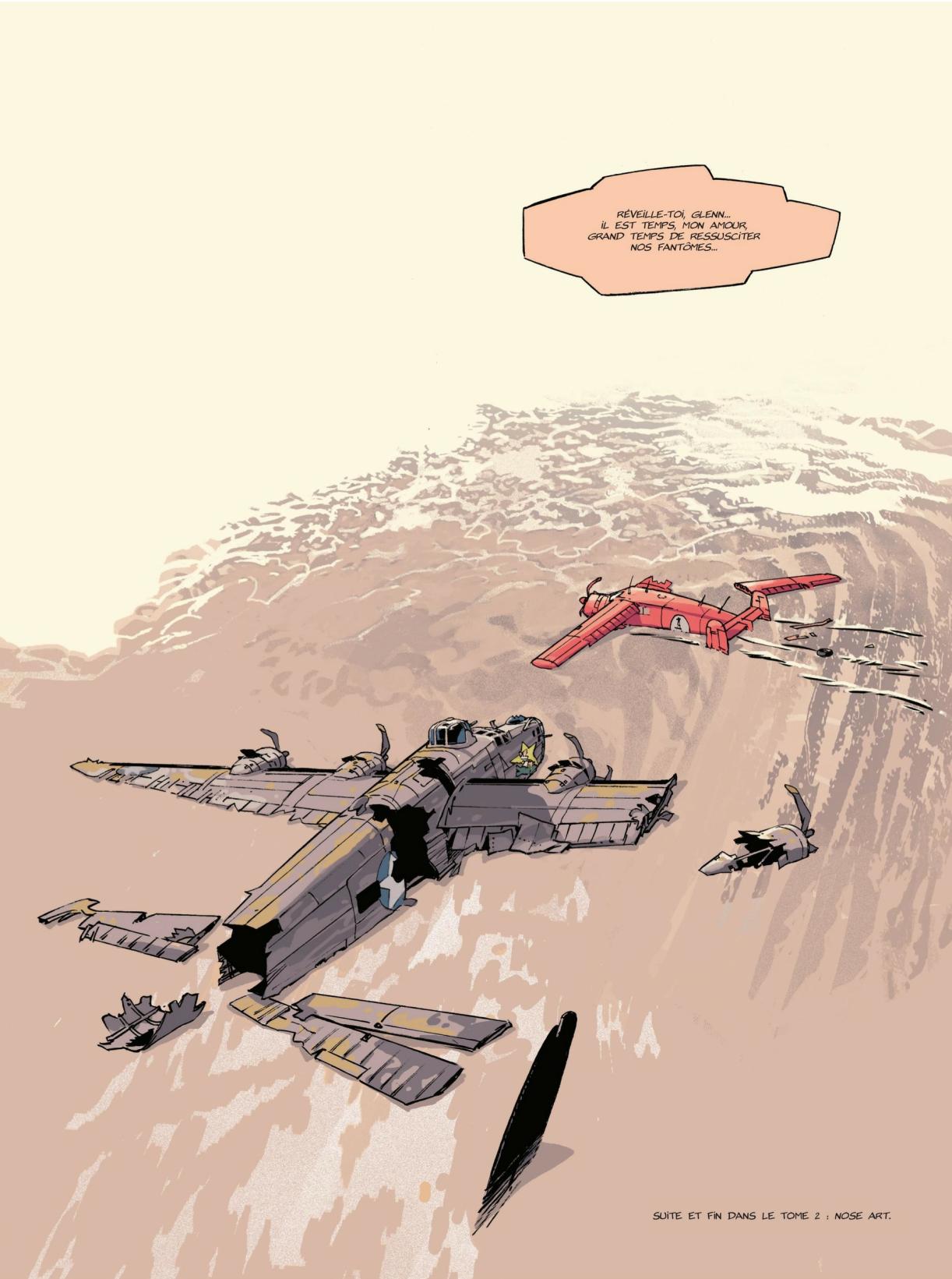


ALI-LA-CAN, MA BELLE,
PROTEGE-NOUS DANS
LA TOURMENTE !!!



1959,
DÉSERT LIBYEN...





REVEILLE-TOI, GLENN...
IL EST TEMPS, MON AMOUR,
GRAND TEMPS DE RESSUSCITER
NOS FANTÔMES...



Ala-Can



© Mondadori Portfolio / Eicca

LE NOSE ART

Texte de Frédéric Marsaly

Il est difficile d'imaginer un bombardier lourd ou un chasseur américain de la Seconde Guerre mondiale sans sa plantureuse pin-up peinte sur son fuselage. Phénomène emblématique, les Nose Art, parfois bien peu bellicistes, puisaient leurs inspirations dans des sources multiples qui résument bien leur époque. Mais si elles furent nombreuses, les filles plus ou moins dénudées n'étaient pas les seuls motifs à mériter de figurer sur les avions de combat.



Francesco Baracca à côté de son avion, un SPAD S.XIII. L'insigne personnel de l'As Italien, un cheval cabré, fut offert vers 1923 par la famille du pilote, mort au combat en 1918, à un jeune coureur automobile particulièrement prometteur : Enzo Ferrari.

UN ART GUERRIER ANCIEN

La personnalisation des armes est un phénomène peut-être aussi ancien que la guerre elle-même. Pour ne parler que des périodes récentes, on peut comparer le Nose Art aux figures de proie qui ornaient les vaisseaux des flottes de guerre. Lorsque l'aviation fait brutalement son apparition dans les arsenaux modernes au début de la Première Guerre mondiale, il ne lui faut guère de temps pour s'imposer comme l'arme individualiste qui contraste avec les troupes anonymes qui pataugent et meurent dans les tranchées. Les aviateurs, eux-mêmes souvent issus des couches privilégiées de la société, étaient conscients de leur valeur individuelle. N'étaient-ils pas parfois des « As », des cartes maîtresses au cœur d'un jeu complexe, pouvant faire changer « la donne » par leurs seules actions ? Leur singularité s'est exprimée dans un premier temps à titre collectif avec les insignes d'escadrilles, mais sans tarder certains pilotes prirent la liberté de personnaliser leurs montures. Les exemples de l'avion du Baron rouge,

Manfred von Richthofen, du *Vieux Charles* de Georges Guynemer ou des armoiries macabres de Charles Nungesser sont les plus évidents. Mais, notamment chez les Allemands et les Français, de nombreux autres appareils ont été ornés de superbes dessins. Dragons, têtes de mort, même des personnages des contes populaires ornèrent les fuselages des Nieuport, SPAD, Fokker et Albatros. Les bombardiers ne furent pas en reste... Mais tout ceci restait très guerrier et parfois même un peu sage.





© Science Source

Un équipage pose devant la pin-up de leur B-29.

1939-1945 L'APOGÉE DU NOSE ART

On trouvait quelques personnalisations d'avions pendant la guerre d'Espagne, mais c'est évidemment pendant la Seconde Guerre mondiale que le phénomène obtint ses lettres de noblesse et se répandit. **Le phénomène devint si important, notamment dans l'US Army Air Forces, qu'il fit l'objet, en 1944, d'une directive statuant que les décos et personnalisations d'avions faisaient partie des moyens destinés à maintenir le moral des troupes**, officialisant ainsi un état de fait qui prévalait depuis l'entrée en guerre des USA en 1941, mais qui, jusque-là, n'était qu'une simple tolérance.

On en trouvait également sur les avions de la Royal Air Force. Les décorations des Wellington, Lancaster et autres Halifax, n'avaient guère à envier à leurs collègues venus d'outre-Atlantique. **Dans l'aviation de chasse britannique, quelques pilotes avaient eu la possibilité de personnaliser leurs appareils, mais le phénomène restait bien plus discret que chez les aviateurs venus du Nouveau Monde.**

Nez de la fortresse volante B-17 Memphis Belle, datant de la Seconde Guerre mondiale.



LES PINUPS, STARS DU NOSE ART

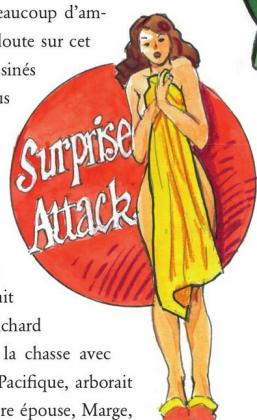


Mustang, Thunderbolt, Lightning, Liberator, Flying Fortress et autres Mitchell ont reçu pléthore de motifs variés. D'ailleurs, le B-24, avec ses ailes hautes, offrait une surface importante libre d'être peinte avec beaucoup d'ambition et c'est sans doute sur cet avion que furent dessinés les Nose Art les plus spectaculaires.

Nombre d'avions étaient baptisés selon les prénoms des fiancées laissées au pays. Chuck Yeager se languissait de sa Glennis, Richard Bong, as des as de la chasse avec 40 victoires dans le Pacifique, arborait le portrait de sa future épouse, Marge, sur le nez de son P-38, et ils étaient loin d'être des cas isolés.

Les personnages de la culture populaire étaient également très courants. Les studios d'animation Disney ont même produit des milliers de dessins à destination des forces alliées, créés spécialement pour orner tout ce qui pouvait l'être. En plus de ces originaux, les copies et les dessins qui en étaient inspirés directement étaient innombrables. On retrouvait aussi beaucoup de personnages d'autres artistes populaires, mais les œuvres personnelles étaient également très fréquentes.

Mais bien évidemment, ce sont les pin-up qui furent les plus populaires, elles représentaient plus de la moitié des Nose Art recensés par les études les plus complètes.



Ces filles, plus ou moins dénudées, étaient inspirées des modèles qui posaient pour les photographes des magazines ou que certains artistes magnifiaient sous leurs crayons. Ces photos et ces dessins, licencieux pour l'époque, mais qui ne feraient même pas lever un sourcil aux plus rigoristes ligues de vertu actuelles, leur étaient fournis notamment par les magazines *Esquire*, *Yank* ou même *Army Weekly*. Parmi les dessinateurs les plus appréciés figuraient Vargas ou Gil Elvgren, les femmes qu'ils dessinaient étaient des sources d'inspiration infinies pour les équipages qui reconnaissaient ensuite, avec plus ou moins de talent, ces œuvres sur leurs appareils.

Certains de leurs modèles devinrent ensuite des stars, comme cette employée de l'industrie aéronautique californienne qui posa un jour de 1944 pour le photographe David Conover et qui ne s'appelait pas encore Marilyn Monroe !



UN ART INTERNATIONAL

Si les Nose Art étaient quasi systématiques sur les avions américains, chez les autres belligérants, le principe existait aussi.

Néanmoins, les exemples au sein de la Luftwaffe sont plutôt rares. En Russie, on trouve quelques exemples de personnalisation, mais qui sont, le plus

souvent, constitués de slogans patriotiques, dûment autorisés par les commissaires politiques affectés au front. Avec le Nose Art, la propagande n'est jamais bien loin.

Le phénomène ne s'acheva pas avec la fin de la guerre. Le conflit qui éclata ensuite en Corée donna également lieu à de superbes réalisations aéronautiques, autant sur les chasseurs

que sur les bombardiers, les B-29 offrant aussi de larges surfaces pour que les artistes puissent s'exprimer. Ce fut encore le cas lors de la guerre du Vietnam, où les F-105, les F-4 et les B-52 étaient porteurs de nombreuses œuvres, parfois même inspirées de leurs prédecesseurs des conflits précédents.

Le retour en fanfare du Nose Art a eu lieu pendant la guerre du Golfe en 1991. Aujourd'hui, bien que très encadrée, l'habitude perdure encore dans l'US Air Force, les bombardiers et les avions de ravitaillement en vol arborant souvent de superbes dessins.

Désormais, ce qui était un phénomène spontané est devenu une vraie tradition.



Messerschmitt Bf 110 en mai 1940.



B-24 LIBERATOR

Avec 18 400 exemplaires produits pendant la Seconde Guerre mondiale, le B-24 Liberator n'est autre que l'avion militaire américain le plus produit de l'histoire, juste devant les 15 586 exemplaires du Mustang, les 15 636 du Thunderbolt, les 12 731 du B-17 et les plus de 10 000 du C-47. Pour donner une idée plus précise de cette puissance industrielle, il faut juste se souvenir qu'au plus fort de la production, Ford sortait un B-24 neuf... toutes les heures ! Le constructeur avait d'ailleurs construit une usine pour produire ces avions que son concepteur Consolidated ne pouvait pas produire à ce rythme au sein de ses propres installations.

L'avion a été engagé sur tous les fronts avec la Royal Air Force et les US Army Air Forces. En Afrique, en Europe, en Russie et dans le Pacifique. Il fut donc un des outils majeurs destinés à mettre à genoux l'Allemagne nazie et l'impérialisme japonais. Ses performances étaient proches de celles du B-17, même si les aviateurs continuaient à préférer le Boeing en raison de sa légendaire robustesse.

La fin de la guerre mit un terme brutal à sa carrière et ces appareils furent pratiquement tous ferrailés, à l'exception des PB4Y Privateer de patrouille maritime.



Consolidated B-24D Liberator de l'United States Army Air Forces.