

L'AIR, LE FEU ET L'EAU OU 44 HEURES EN DINGHY

J. de LA MARTINIÈRE (CYR 28-30)

NDLR. – Issu de l'école de Saint-Cyr, ancien commandant du GC 1/4 « Navarre », le colonel de La Martinière a failli terminer, bien malgré lui, sa carrière dans la marine. Bel exemple de vocation interarmées avant la lettre !

Aventure peu glorieuse, peut-être même un peu ridicule. Mais pour moi souvenir intéressant... maintenant que c'est un souvenir.

Reghaia – 1944 – Le métier de chasseur en « *Coastal command* » continue d'être assez terne. Cependant, dans la gazette du groupe de chasse 1/4 « Navarre », une modeste petite annonce a paru : « Groupe *Airacobra* bien entraîné demande à rencontrer Flugabteilung *Ju-88*, préférence débutant, en vue match amical. » Notre annonce est-elle parvenue à Salon, à Istres ? Toujours est-il qu'après cinq mois de vaine attente, les *Junker 88* tant désirés apparaissent enfin : le 3 février, Aubert et Hurtin inscrivent au tableau de chasse la première victoire du groupe en *Coastal*. Le lendemain à la même heure, c'est le tour de Weber et Seeten. Maintenant, on se bat pour prendre l'alerte. Il faut attendre cependant le 28 février pour qu'un troisième *Ju-88* vienne se faire mettre en flammes par Husson.

Trois combats, trois victoires sans bavures, des flammes sur la mer. Et d'autres devaient suivre.

Celui du 8 mars fut plus coriace – à moins que je n'aie été très maladroit.



P 39/Airacobra (collection SHAA).

MERCREDI 8 MARS

Ce jour-là, en fin d'après-midi, je regagnais Reghaia après une longue randonnée en voiture, qui m'avait conduit dans la vallée du Chélif où s'était écrasé notre *Simoun*, avec Husson, en route pour le Maroc, où il devait fêter sa toute récente victoire.

Rencontrant Gérard de Pins, commandant la 1^{re} escadrille, où j'avais mon avion, je lui demande de ne pas m'oublier sur sa liste de patrouilles. Dans ma pensée, j'entendais : « pour les missions de demain matin », étant assez fatigué pour m'intéresser à mon lit Picot plus qu'à tout autre monoplace. Il est sans doute un peu tard pour donner ces

précisions, quand Pins me rejoint sous ma tente, cinq minutes plus part : « Mon commandant, vous décollez tout de suite pour un *sweep*, avec Linteau comme équipier, Minot et Paris comme patrouille d'accompagnement. Vous recevrez vos ordres d'Oxter après le décollage. Il paraît que ça pourrait être intéressant. »

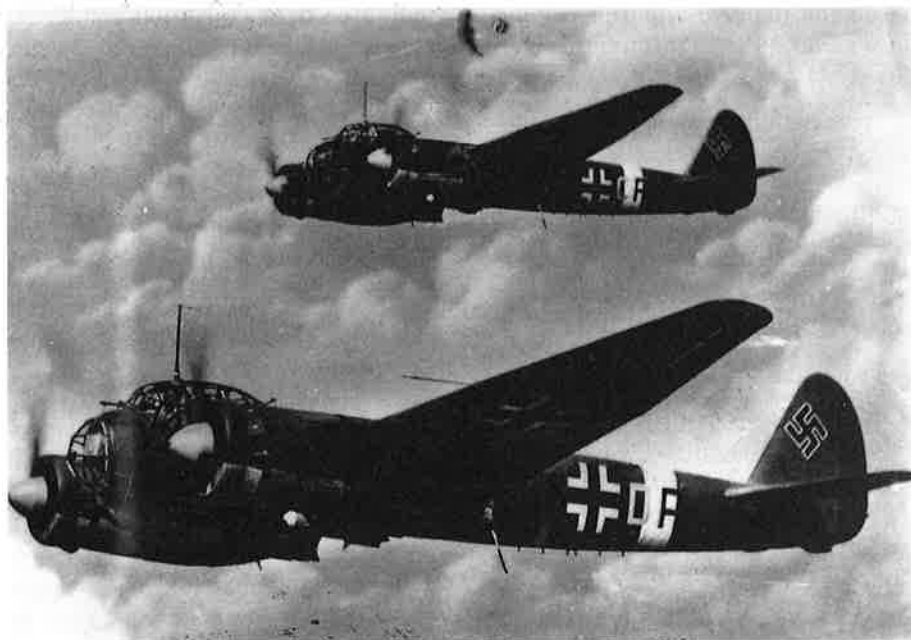
Dix minutes plus tard, nous sommes en l'air, et le contrôleur, qui nous voit sur son tableau comme un croupier voit les jetons sur le tapis vert, commence à nous promener sur la mer jolie.

Il est tard déjà. La nuit sera là dans moins d'une demi-heure. Et dans une heure, ayant passé la main aux chasseurs de nuit, nous émargerons le registre des vols, après y avoir noté une fois de plus : « *Sweep* – R.A.S. » Car tout semble bien calme, et j'ai déjà oublié la promesse alléchante de Gérard. D'ailleurs, je le connais : s'il y avait cru lui-même, il m'aurait soufflé la mission.

Mais tandis que le contrôleur me répète d'une voix égale un changement de cap que j'ai mal compris, son émission est brusquement brouillée, et je n'entends plus que le « Tally-ho » de Paris (le *Coastal* m'aura enseigné deux choses : la patience, et l'origine anglaise de notre « Taïaut »). Naturellement, je ne vois rien. Serai-je le dernier à voir ? Derrière moi, je sens Linteau qui frétille, cherchant lui aussi. Plus de Minot, plus de Paris. Ils auront plongé tout en parlant. Enfin, j'aperçois trois ombres imprécises qui s'agitent au ras de l'eau, et nous descendons à notre tour. Minot et Paris ont déjà croché dans le *Ju-88*.

Il est vraiment sur les crêtes des vagues. Paris me racontera que c'est le sillage laissé sur l'eau par le vent des hélices qu'il a vu d'abord, et non l'avion lui-même.

Le manège à quatre s'organise. Tant bien que mal, Minot s'est installé « dans la queue ». Je l'imagine mal à l'aise, terriblement soufflé, et je tremble à chaque instant de le voir accrocher l'eau ; pendant ce temps, nous nous appliquons à combiner nos attaques de trois quarts arrière. Je



Junker 88 (collection SHAA).

ne sais bientôt plus, d'ailleurs, qui est Linteau, qui est Paris. Si ce damné *Ju* n'avait pas ses canons pour nous rappeler à la réalité, on se croirait à l'exercice. À chaque passe, tout en m'approchant, je regarde le tir de Minot ; dans le crépuscule, ses traçantes illuminent, et je m'amuse à constater la différence des trajectoires de son canon et de ses mitrailleuses. De son côté, la mitrailleuse ventrale du *Ju* crache dans l'eau, à quelques longueurs de fuselage devant l'*Airacobra*. Minot prendra quand même un bon coup dans le régulateur d'hélice.

À portée de tir, on entre chacun à son tour dans la gerbe du mitrailleur supérieur, mais il semble qu'elle s'écarte devant vous, comme fendue par une étrave invisible.

Voilà tout de même bien des passes sans résultat. Les *Ju-88* ne se font généralement pas tant prier pour aller au tapis. Nous tirons sûrement de trop loin. J'invite mes équipiers – et moi-même – à venir plus près.

Enfin, le moteur droit du *Ju* se met à fumer honnêtement, ça ne devrait plus durer trop longtemps.

Soudain, en dégageant, je sens mon brave *P-39* trembler tout entier

sous ce grand « coup de hache » que je reconnais pour l'avoir entendu décrire par tant de camarades. Ça semble sérieux. D'instinct, j'ai tiré sur le manche, pour prendre de la hauteur sur ma lancée ; nous savons bien qu'il n'est pas question de se poser sur l'eau avec un *Cobra* : on serait à vingt mètres dessous avant d'avoir eu le temps de se déboucler. Tout en grimpant, je mets cap au sud (la côte !) et fais rapidement l'inventaire des dégâts : un trou comme le poing dans le pare-brise, le moteur faiblard, la radio coupée. À tout hasard, je branche l'émission automatique de secours. Un reflet rouge dans mon rétroviseur me fait me retourner. Du rouge, du noir, c'est bien le feu.

Le moment n'est plus de faire appel au sang-froid, au jugement, à l'habileté, mais uniquement aux vieux réflexes, formés de longue date, et soigneusement entretenus : ce sont eux, et eux seuls, qui larguent la portière, détachent le pilote, l'arrachent de son siège, penchent un peu l'avion pour aider, saisissent la poignée d'ouverture, attendent que le plan fixe soit passé...

Tiens, il est ouvert ! On saute parce que c'est la loi du feu, et le

RÉCITS

parachute déployé apparaît comme un cadeau qu'on n'attendait même pas.

Sensation agréable, ce balancement. Je n'ai même pas senti le fameux choc à l'ouverture. Ce grand bouillonnement, presque sous moi, c'est sûrement mon vieux *P-39* qui a fait son trou dans l'eau. Et c'est donc là le bruit que je viens d'entendre ?

Mais je n'aurai guère le temps de jouir de l'agrément de la descente, ni de m'apitoyer sur mon cheval de bataille, fidèle compagnon de plus de sept mois. J'ai dû sauter très bas, et l'eau monte vers moi, diablement vite. Et la mer, qui paraissait si calme tout à l'heure, lissée par notre vitesse...

Une vague m'a brutalement aspiré. Moi qui ai horreur de plonger, je me demande déjà si je saurai retrouver la sortie, mais je me sens vigoureusement ramené à la surface, non pas tant par Archimède, mais par mon parachute. Celui-ci, couché sur les vagues, gonflé de vent, me tire sur l'eau.

De toute l'aventure, c'est le moment dont je garde le souvenir le plus désagréable. Dans la descente, j'ai eu tout juste le temps de défaire les deux crochets des harnais de cuisse, mais pas celui de poitrine. Les suspentes tendues m'imposent maintenant leur trajectoire horizontale, et m'obligent à plonger dans chaque vague, en mettant hors d'haleine, au bord de l'angoisse. Quand tout s'est si bien passé jusqu'ici, c'est trop bête vraiment d'être dans la position stupide du poisson que le pêcheur hale lentement, épuise, et noie finalement.

Un effort désespéré, et je me débarrasse enfin de ce damné parachute. Il n'y a qu'à répéter maintenant les gestes appris aux exercices de sauvetage : percuter le sparklett de la mae west, obtenir ainsi cette avantageuse poitrine qui me maintiendra à flot, et tirer à moi mon dinghy, qui m'a fidèlement suivi, relié à ma ceinture par sa courroie (béné soit Curan, le mécanicien méticuleux ; parmi les cent gestes qu'exige de lui l'installation dans sa carlingue du pilote le plus maniaque, il n'a pas

oublié de fixer ce cordon ombilical, sans lequel le dinghy resterait dans le harnais du parachute). Il faut encore extraire le dinghy de son enveloppe, l'étaler sur l'eau, trouver la bouteille de gonflage, penser à la goupille de sécurité, gonfler doucement et à moitié seulement, se hisser à bord prudemment, achever le gonflage.

Ce qui n'était pas prévu au cours de l'exercice, c'est que je me trouve tout emberlificoté dans un réseau serré de suspentes. Si je suis arrivé à me déboucler finalement, ce n'est donc pas que j'aie fourni un effort surhumain, c'est tout simplement que le parachute, mouillé peu à peu, s'est enfin affaissé sur l'eau, et, dans mes manœuvres d'appareillage, je me suis entortillé dans tous ces fils, dont je suis maintenant fort en peine de me défaire.

Quel contraste entre le bruit et l'agitation des cinq minutes passées – mais s'est-il seulement écoulé cinq minutes depuis le début du combat ? – et ce grand calme, ce silence qui m'entoure maintenant. C'est à peine si le ronronnement régulier de l'avion qui tourne au-dessus de ma tête se détache du silence. Il décrit autour de moi un cercle parfait, à 1 000 pieds environ. Qui est-ce ?

Paris me dira plus tard : « J'attaquais derrière vous ; j'ai tout de suite vu des flammes sortir de votre moteur ; dix fois, j'ai crié : "sautez, mais sautez, bon D... !" J'ai vu voler votre portière droite, puis plus rien ; votre appareil s'est mis en piqué, incliné à droite, et j'ai pensé : c'est fini. Enfin, à 300 pieds, vous avez sauté. Je ne savais pas qui c'était. »

Moi non plus, je ne savais pas qui tournait là, mais je croyais entendre : "*Hullo ! Oxter, Oxter, Emergency, transmitting for fix, one, two, three...*"

La nuit est déjà tombée, qu'il tourne encore. Est-ce parce qu'il sait combien sa présence est reconfortante pour moi ? Est-ce parce qu'il tient à donner aux gonios toutes leurs chances de contrôler, de préciser leurs relèvements ? Il pousse si loin ce souci, qu'il s'abuse lui-même : il a légèrement dérivé, et son orbite n'est

plus centrée sur moi, mais il fait semblant de me voir encore, et tourne toujours ; brave Paris !

Enfin, il s'éloigne, et je découvre la solitude.

La grande affaire, en dinghy, c'est de s'occuper, d'inventer n'importe quoi pour rester le moins possible inactif. Au début, c'est facile. Il faut d'abord faire l'inventaire des ressources du bord ; en l'occurrence, c'était simple : notre équipement était alors loin d'être ce qu'il devait devenir plus tard : pas d'eau, pas de vivres, pas de mâts télescopique ni de voile, pas de boussole, pas de fusées, pas de lampe étanche.

J'avais tout de même le petit seau pliant pour écoper, les deux petites pagaies, plutôt nageoires à main, enfin « cette poudre qui sert à peindre la mer en bleu-vert », comme disait ironiquement un pilote du groupe.

Mon premier soin fut de vider l'eau qui emplissait le dinghy. J'essayai ensuite la pompe à air de secours, vérifiai la fixation de l'ancre flottante, et le fonctionnement de la ficelle qui permet de serrer la poche à eau, fixée sous le dinghy pour faire quille.

Je vidai mes chaussures, tordis mes chaussettes, enlevai ma cravate, jetai par-dessus bord tous les objets inutiles : écouteurs, laryngophone, lunettes, celles-ci ayant perdu leurs verres dans la bagarre. Enfin, je pontai mon vaisseau au moyen du panneau et du capuchon de toile caoutchoutée, fixés aux deux extrémités du dinghy, et qui se raccordent entre eux, vous épargnant le plus gros des paquets de mer, et vous protégeant contre le vent.

Très vite, j'éprouvai le besoin de m'orienter. L'ancre flottante, en effet, m'indiquait la direction de ma dérive, et j'avais le souci, bien illusoire sans doute, de favoriser ou de freiner cette dérive, suivant qu'elle me rapprochait ou m'éloignait de la côte. Je disposais pour cela de la poche à eau et de l'ancre flottante. Mais je ne pus que déplorer la pauvreté de mes connaissances de la carte du ciel : hors la

Grande Ourse et la Polaire, le ciel est pour moi une foule anonyme. Et par malheur, la Grande Ourse resta cachée derrière les nuages, la plus grande partie de la nuit.

J'essayais aussi de faire mon point, en restituant de mémoire, pour une estime bien imprécise, les éléments de route parcourus avant et pendant l'engagement. J'estimai ainsi être à 60 km au nord d'Alger, alors que en réalité j'en étais à 80 km, dans le NNE.

Moral excellent. J'envisageais avec sérénité cette nuit de navigation solitaire, ne doutant pas un instant d'être repêché à l'aube. On avait dû prendre un « *fix* » excellent, et « eux », du moins, connaissaient ma position à un demi-mille près. On n'entreprendrait sans doute pas les recherches dès cette nuit : je n'avais pas de feux, et d'ailleurs l'OPS avait certainement d'autres chats à fouetter, un soir de bataille. Car ce *Ju-88* à la tombée de la nuit ne pouvait être qu'un de ces « *pathfinders* », ou « maîtres des cérémonies », ou « marqueurs » qui viennent flairer les convois entre chien et loup précédant d'un quart d'heure et dirigeant l'intervention du gros des bombardiers et torpilleurs. Ce gros gibier en paquet et de nuit, c'est le travail des *Beaufighter*, chasseurs de nuit anglais basés avec nous à Réghaïa. À l'heure qu'il est, ils doivent être en pleine action. Nous aurons quand même, nous aussi, une pièce de choix à inscrire au tableau de chasse du groupe Navarre. Il ne me vient pas à l'idée que ce *Ju* ait pu échapper aux griffes de la patrouille.

Et je ne me trompe pas : le *Ju-88* a bien brûlé sur l'eau, et il y a bien eu bataille ; 50 à 60 bombardiers sont venus ; trois ou quatre au moins ne sont pas rentrés chez eux. Cette victoire a coûté un *Beaufighter*, mais le convoi, chargé de troupes, de matériel, de munitions, de vivres, n'a pas été inquiété, et a poursuivi sa route vers la Sicile et l'Italie du Sud.

Où je me trompe, c'est en pensant qu'on m'oublie : toute la nuit, un HSL (*High Speed Launch*, vedette rapide) me cherche dans ses phares.



Bristol Beaufighter du 604th Squadron (collection SHAA).

Lassé par la monotonie du paysage, je finis par découvrir qu'en s'étendant sur le dos au fond du dinghy, la tête sur le bourrelet, les genoux remontés, on peut fort bien dormir. Naturellement, un bon morceau du subconscient assure le quart et, à la moindre alerte, réveille le reste de l'équipage.

JEUDI 9 MARS

Réveil à l'aube. Je n'ai plus désormais que des notions d'heure très imprécises ; hier dans la soirée, ma montre s'est arrêtée. J'ai alors pensé que le sel, en cristallisant, avait bloqué les rouages. Et de fait, en la trempant dans l'eau, j'ai eu la satisfaction de la voir repartir ; mais ce matin, même après une longue immersion au bout d'une ficelle, rien à faire.

Peu importe, le jour est là, et il faut se préparer à recevoir les avions de recherche, qui ne sauraient tarder. Je ne peux les aider qu'au moyen du « *sea marker* », que je file consciencieusement, songeant au Petit Poucet. Mais la mer est moutonneuse, et il me semble que la couleur se dilue très vite. Peut-être que d'en haut ça se voit quand même.

Les heures passent.

Hurrah ! les voilà ! un beau râteau de quatre *Beaufighter*, bien centré sur moi. Voilà qui est parfait. Mais ils passent, sans bouger d'une ligne. Que je me sens petit ! et impuissant ! Première et amère déception.

Et le soleil tourne.

Nouvelle alerte ; bruit grandissant ; vu ! cette fois, ce sont les *Hurricane* de Barbier, mais tous au sud de ma position ; qu'importe ! quand ils vont doubler leur voie tout à l'heure, ratissant la mer par bandes parallèles et jointives, ils vont passer sur moi. Dix minutes, et les revoilà. Cette fois, le râteau est tout entier au nord de moi ; loin au nord ; je les vois mal ; ils ne peuvent donc pas me voir.

Au fait, combien de recherches en mer ai-je déjà exécutées avec le groupe, et combien d'hommes avon-nous retrouvés ? Voilà une statistique que j'aime autant ne pas préciser, pour l'heure.

Il peut être trois heures de l'après-midi quand, de nouveau, un grand espoir renaît : ceux-ci m'ont presque surpris ; je somnolais, sans doute. Ils sont très gros, déjà. Quatre *Lockheed-Ventura* (de Blida, sûrement). Là encore, le râteau est bien centré. Le deuxième appareil, en par-

RÉCITS

tant de la droite du râteau, est admirablement placé pour me voir ; ou plutôt, je suis admirablement bien placé pour qu'il me voie : trois quarts avant et à gauche. J'ai l'impression que, si j'avais une fusée, je pourrais la coller sur le pare-brise du pilote.

Grande, grande joie ! Il m'a vu, s'incline à gauche, commence à virer autour de moi. Ouf ! sauvé ! Mais que se passe-t-il ? Après 180 degrés de virage, voilà qu'il redresse, et s'éloigne pour ne plus revenir. Les trois autres ont fait comme lui. Malheur ! L'ironie du sort a voulu qu'ils fissent leur virage de bout de secteur sur ma tête, pour me donner cette horrible déception.

Un moment distrait par une chose ronde que je suppose être une tortue de mer, à qui je donne en vain la chasse, puis par un charognard qui stabilise longuement son vol à quelques mètres au-dessus de ma tête (il vient voir sans doute si je deviens intéressant), je concentre bientôt mon attention sur l'horizon qui, brusquement encré, se rapproche à une allure inquiétante.

C'est un grain violent, dans lequel je reste une bonne heure, terriblement secoué, luttant de mes courtes nageoires pour rester perpendiculaire aux vagues, et adossé à elles. Des creux impressionnants ; chaque fois, je pense que je vais être écrasé par cette lame qui vient, telle un mur, ou roulé par ces deux-là, qui ne jouent pas le jeu régulier du parallélisme, s'entrechoquent violemment, et troublent cruellement le marin le plus novice, le plus dénué de vocation, que la mer ait jamais porté.

Un moment, la grêle tombe dru, assez pour que, sur la faible surface de mon bateau, j'en ramasse à pleines poignées, que j'avale goulûment. Non que j'aie tellement soif, mais on ne sait jamais...

Dans le calme du soir, à toute vue, j'apercevrai encore quelques points noirs. Plus que je ne les reconnais, je devine, au son peut-être, des *P-39*. Les gars du groupe. Qu'on les amène sur moi, ces yeux de chasseurs, ils ne passeront pas sans me voir.

Mais comment se fait-il qu'on n'ait pas confié, à eux plutôt qu'à tous autres, le soin de me retrouver ? C'est vrai, au fait, le programme des convois à protéger aujourd'hui était très chargé ; et cet après-midi, c'était l'enterrement de Husson et de Trichet.

Une fumée de bateau traverse le crépuscule. Et c'est la deuxième nuit.

J'ai beau amener et filer mon ancre flottante sous des prétextes divers, écopier, éponger avec mon foulard l'eau qui a envahi mon dinghy, donner quelques coups de pompe pour lui rendre ses formes pleines, je ne réussis pas à m'occuper assez pour l'interdire de penser.

Et mes pensées ne sont pas gaies. Le bilan est médiocre. Si on ne m'a pas vu aujourd'hui, on ne me verra pas mieux demain ; d'ailleurs, les recherches passeront peut-être loin de moi ; j'ai dû dériver beaucoup, avec ce grain. Et combien d'hommes avons-nous retrouvés dans nos missions d'« *Air Sea Rescue* » ? Ce pilote de *Lightning*, au large du cap Blanc, en Tunisie... Il agitait son foulard rouge. Mais la nuit s'est fermée sur lui sans que la vedette dirigée sur lui par Debéthune ait réussi à le repérer. Il y a juste quinze jours, deux pilotes du groupe, au retour d'un *sweep*, se sont perdus entre ciel et mer, dans la nuit et la tempête. Nous n'avons rien retrouvé.

Mais j'ai un peu honte de me laisser aller aussi vite. Que diable, il est un peu tôt pour se décourager : si je commence déjà, demain soir je ne tiendrai plus, et je piquerai une tête. Il y a pourtant de grands exemples – cet hydravion *F.B.A.* en 1918, retrouvé après onze jours de dérive et raconté par Paul Chack. Et Guillaume (un ancien de Thionville, lui aussi) contre la neige et la montagne : « Ce que j'ai fait, aucune bête... » Et dans cette guerre même, combien de récits de dinghies retrouvés après des jours, des semaines. Et moi, il y a vingt-quatre heures à peine que j'attends. Je pourrais être blessé ; je n'ai pas une égratignure ; c'est à peine si mes mains, léchées par une flamme égarée dans la carlingue au

moment où je sautais, me picotent un peu... avec tout autre avion que le *Cobra* et son moteur à l'arrière, j'aurais été atrocement brûlé. Et je pense à ma visite au colonel Murtin ; hier après-midi, descendant de Millana, je me suis arrêté à Blida, pour lui rendre visite à l'hôpital ; lui a souffert ; dans l'eau de mer avec une fracture ouverte à la jambe, sans mae-west, sans dinghy, il a tenu. Quand je l'ai quitté, il m'a dit : « C'est une chance dans la vie d'un homme, si l'occasion lui est donnée de prouver qu'il est capable de s'accrocher. » Il me disait cela, trois heures avant que je ne décolle pour ce *sweep*. Oui, c'est une chance, et je tiendrai – sans grand mérite, pour le moment.

On a beau se coucher tard et se lever tôt, les nuits en dinghy sont longues comme des nuits d'insomnie. La fatigue aidant, je devenais de plus en plus sensible au froid. Le soleil s'était trop peu montré dans la journée pour sécher mes vêtements, et je ne pouvais dormir plus de cinq minutes sans être réveillé par de grands frissons. Quelques jours auparavant – une chance de plus – j'avais lu de la première à la dernière ligne la notice anglaise sur l'*Air Sea Rescue*, et j'eus lieu de m'en féliciter ; j'avais appris ainsi que des vêtements de laine mouillés tiennent plus chaud que pas de vêtements. Tout ce que j'avais sur moi, y compris ma combinaison de vol, était de laine – tant mieux. On disait aussi que le matelas d'air formé par la mae-west gonflée était une précieuse protection pour la poitrine. La notice enseignait enfin les mouvements à faire pour lutter contre le froid : mouvements de très faible amplitude, plutôt contractions tendant à faire jouer successivement toutes les articulations. Je fus stupéfait de l'efficacité du système, et je répétais l'exercice aussi souvent qu'il le fallut, bien décidé à ne pas me laisser prendre par l'engourdissement.

VENDREDI 10 MARS

Alternant l'exercice et le demi-sommeil, je vis enfin une clarté incertaine succéder à la nuit ; non pas le triomphe de la lumière sur les

ténèbres, mais un jour hésitant, voilé de gris, venant comme à regret. Plafond bas, visibilité médiocre. Mer houleuse, aussi grise que le ciel, et se confondant avec lui.

Les heures passent. Pas un bruit d'avion, le plafond s'est élevé, pourtant. A-t-on renoncé aux recherches ? Presque. La patrouille de P-39, hier soir, a retrouvé un dinghy, vide. On presse Paris de questions. Ne s'est-il pas trompé ? Il est arrivé déjà que des pilotes gonflent leur dinghy, mais que, blessés ou épuisés, ils ne puissent monter dedans. Mais Paris ne se laisse pas faire : « J'ai vu le commandant s'installer dans son dinghy. »

Et puis surtout, il y a Hubert Monraisse, mon vieux camarade et mon chef, qui obtient que les recherches continuent encore ce matin. Cela au moment même où, au fond de ma solitude, je répétais intensément : « Hubert, mon vieux, je suis bien vivant, tu sais ; ne me laisse pas tomber. » Je ne prétendrai pas qu'il ait reçu ce message (notre amitié cependant n'excluait pas une telle possibilité). Mais j'avais confiance que le salut me viendrait de lui. Il n'aimait pas qu'on établisse devant lui des calculs de probabilité. « Il y a une chance sur mille... », lui disait-on. « C'est précisément celle-là qui m'intéresse », répondait-il.

C'est lui-même, commandant l'escadre, qui prendra la direction de cette dernière patrouille, avec des avions du Groupe 1/4.

Cette matinée me paraissait interminable ; et pourtant, je redoutais de voir le soleil descendre à nouveau sur l'horizon, pour une nouvelle nuit.

Les effets de la fatigue et de la faim commençaient à se faire sentir sous la forme d'hallucinations variées. Je croyais identifier à l'horizon devant moi les détails familiers de la côte à l'ouest d'Alger, et finalement je me rendais compte que j'étais tourné vers le nord, et qu'il s'agissait de nuages bas. Des mouettes qui passaient faisaient une escadrille...

Mais, plus encore que la faim, le froid me tenaillait. J'en étais à soigner la présentation du canot à chaque lame, pour éviter les écla-boussures, qui me devenaient odieuses, me paraissant chacune plus glaciale que la précédente.

Cette fois encore, ils m'ont surpris. Cinq P-39, bien alignés, droit sur moi. Au moment où ils vont me dépasser, ils amorcent un virage, tous ensemble. Je réfrène mon enthousiasme, pensant aux *Lockheed* d'hier. « Tu ne crois pas si bien dire », me racontera Hubert, quand je lui ferai part de cette méfiance ; « c'est en cours de virage que je t'ai aperçu ; Minot t'a vu en même temps, d'ailleurs ; bien mieux : j'avais déjà reçu, depuis deux ou trois minutes, un ordre de changement de cap. Je ne sais pourquoi, fatigué par un vol déjà long, énervé par un incident survenu en cours de mission, je n'ai pas exécuté aussitôt. Je me suis enfin ressaisi ; j'ai répété l'ordre pour mes équipiers, et c'est au cours du virage... »

Et quand ce virage a dépassé les 180 degrés, quand il s'est fermé en un cercle complet, et qu'il s'est garni de tous les membres de la patrouille, alors j'ai cru, comme Thomas. Et avec l'aide du soleil, reparu à ce moment, j'ai senti de nouveau la vie, chaude, couler dans mes veines. Ce fut une joie intense, manifestée bruyamment. Il est vrai, si j'en juge par le souvenir de toutes ces heures, qu'un homme réduit à un point perdu sur la mer oublie facilement la mesure et la pondération dans l'expression de ses joies, de ses espoirs, de ses prières, de ses désespoirs.

D'heure en heure, *Airacobra* et *Beaufighter* assuraient la relève au-dessus de ma tête. Allais-je voir un *Catalina* majestueux se oser près de moi pour me cueillir, ou plus modestement un brave *H.S.L.* ? Peu m'importait ; la vie était belle désormais, puisqu'elle redevenait une certitude.

Un dauphin est venu batifoler autour de moi pendant ces dernières heures d'attente. Mais vraiment je n'avais aucune envie de jouer avec lui. Rien ne m'aurait déplu comme un

petit coup de queue, ou toute autre plaisanterie de ce genre. Mon sifflet à roulette, aux armes de la *RAF*, le convainquit d'avoir à circuler.

À l'arrivée de la vedette, ce fut un vrai carrousel : je devinai son approche, en constatant qu'une garde descendante refusait de s'éloigner. Tous les avions, sauf un fidèle gardien, partirent au-devant d'elle et, pour la diriger sur moi, tracèrent au ras des vagues l'alignement vedette-dinghy, passant à quelques mètres de ma tête ; par radio, les nouvelles arrivaient à l'OPS : « *He looks very happy* », annonçait un *Beaufighter*. « C'est bien le commandant », déclarait un de mes pilotes. Sur la vedette de la *RAF*, je fus accueilli par le même souci d'identité : « *Are you the French squadron-leader we are looking for ?* » La mer ne m'avait pas semblé si peuplée, qu'on pût avoir ce genre d'inquiétude. « Je suis bien content », me disait le commandant du *HSL 345*, « ce n'est pas souvent que nous avons la chance de ramener un client. »

Ce *HSL* me parut quelque chose comme le paradis. Séché, frictionné, vêtu de sec, je fus gratifié d'un bouillon chaud qui me parut une splendeur ; roulé de force dans une couverture, étendu sur une couchette, je m'endormis comme une masse.

Réveillé au bout d'une heure par les réclamations de mon estomac, j'eus un repas un peu plus substantiel, et connus la joie d'une cigarette.

L'accueil des amis sur le quai, la joie de retrouver mon cher Groupe 1/4, tout cela est une autre histoire.

Mais il y a des âmes insatiables. Le brave Lalanne, à qui je dois beaucoup – c'est lui qui avait plié mon parachute et mon dinghy – n'était pas peu fier. Il vint bientôt me trouver : « Mon commandant, il faudra que vous passiez à la salle de pliage, pour que je vous ajuste votre nouveau parachute ; et puis, vous verrez le beau dinghy neuf que je vous ai préparé. »

Il espérait sans doute que je ferais mieux la prochaine fois.