

# Walter Reed Hospital, le 19 août 1944

Jacques-Louis Murtin (Saint-Cyr-23)

Ce texte, apparemment rédigé à l'hôpital de Washington, relate l'accident très grave dont l'auteur avait été victime 6 mois plus tôt lors d'une mission de *Coastal Command* au large de la côte algérienne. Récit poignant d'un exploit hors du commun.



SHD

Le Curtiss P40 Warhawk, en service en AFN en 1944.

— *Pas de mae west, mon colonel? Non, pas le temps, je volerai comme ça!*

Et le *Curtiss* décolle en trombe, pour rejoindre le *Spitfire*. Cher vieux *Curtiss*, tu ne savais pas que ce serait ton dernier vol! Vingt minutes après, au large de Djidjelli, à cinq mille pieds, attaque par l'arrière et par-dessous. Brusquement, une ombre immense et qui glace le cœur. Tout à gauche! Trop tard! Sensation de définitif...

Mais non, ce n'est pas encore pour cette fois, puisque me voici parfaitement entier et lucide, bien ficelé sur mon siège. Le choc a été mi-

nime. Le seul fait nouveau est que je suis en tonneau déclenché à droite. Non, en vrille maintenant! Et quelle vrille! Quelle vitesse! La côte, bleue et neige, dans mon cent quatre-vingts, passe et repasse à une cadence effarante. En bas, la mer tourne autour de mon capot, comme un disque de phono. Vraiment, cette vrille est trop rapide, il faut la stopper! Gaz réduits, tout au milieu et le manche dans le tableau de bord: pas de coup de frein, pas de changement. J'insiste et je pense - car c'est fou ce qu'on pense dans les accidents mortels - au sergent Goussin qui, à Thionville, en 1928, fit quarante-sept tours de vrille pour la bagatelle de quarante-sept jours d'arrêts de rigueur. Je ne sais pas ce que cette vrille va me coûter, mais j'aimerais avoir quelques spectateurs, car c'est une bien jolie vrille. Mais j'y pense, les gaz! Pleins gaz! Dans quel sens tourne le moteur? Dans le sens des aiguilles d'une montre! Oui, mais vu de la place pilote, ou vu face à l'avion?

Vérifiant avec un intérêt déçu que la vieille recette de Villacoublay est inopérante en Méditerranée, je compute qu'à cent cinquante mètres de perte d'altitude par tour, je serai vite à l'altitude zéro, que j'en mourrai bêtement et que la guerre est loin d'être finie... Ah! mais j'y suis! Mon plan droit est cassé! Tout s'explique! C'est drôle comme on peut être confiant à vingt-deux ans de service: je ne m'étais même pas demandé si par hasard mon avion n'avait pas quelque chose de cassé! Maintenant, je le sais. Et qu'il n'y a qu'une solution: *Bail out*.

J'ouvre la cabine et le vent me gifle durement la figure. Je suis écrasé sur mon siège. Jamais je n'arriverai à sauter. Mais je le veux. ➔



## Walter Reed Hospital, le 19 août 1944



SHD

Le lieutenant-colonel Murtin.

→ Et voici ma première révélation de *will power*: ce « je le veux » m'arrache de mon avion... qui se venge de cet abandon délibéré en me déchirant le mollet droit avec l'acier du cockpit et en me donnant un grand coup de plan de dérive sur le genou gauche: le coup de pied de l'âne, absolument. Un bruit mat, sec, précis et, chose curieuse, déjà entendu. La vie est une drôle de maladie récurrente; toujours cette impression de déjà entendu, de déjà-vu... Je revois ce joli terrain de polo de la baie de Cédra, le commandant Bertrand, la mêlée et je réentends ce bruit, ce bruit de sabot de cheval, sur quelque chose de dur, de lointain, d'étranger. C'était pourtant mon genou. Je n'avais pas de genouillère, je n'ai pas de gilet flottant. Vraiment, il faut faire les sports sérieusement, avec tous les accessoires... Mais depuis ce coup de pied de cheval, j'ai une rotule en argent; elle tiendra je l'espère.

Après vingt ans d'aviation, voici mon premier saut en parachute et au-dessus de l'eau. Il faut le réussir, comme un chef! Mais je suis la tête en bas et en vrille; mon corps lancé comme une toupie continue à vriller. Que faire? Si je le déclenche, c'est la mise en torche certaine. Ça tourne, ça tourne et je me vois perdu lorsque surgit en moi le souvenir d'un dîner avec Willams à Dijon, il y a bien quinze ans. « *Si jamais vous êtes en vrille, disait-il, ouvrez les bras et la vrille s'arrête* ». Willams s'est tué, mais son conseil a du bon: ma vrille s'arrête net. Je tire, et mon parachute s'ouvre instantanément. Je dois être à dix mètres de haut. Il était temps!... Juste le temps, à sept mètres/seconde, de voir que je suis seul dans le ciel (qu'est donc devenu le *Spitfire* dans lequel je me suis cogné?), que ma jambe gauche pend lamentablement et que le sang gicle sur mon soulier (les gros brodequins G.I.), qu'il n'y a pas la moindre coque de noix à la ronde et que l'on est merveilleusement bien en parachute...

Mais l'euphorie est de courte durée, car me voici dans l'eau. J'arrive tangentiellement à une superbe vague. Naturellement, personne ne me croira si je dis qu'il y a quatre mètres de creux; c'est pourtant vrai. Je me

sens tiré vers le fond: est-ce mon parachute qui m'entraîne, ou simplement l'effet de ma vitesse? Je pense à vous, cher Valentin, qui m'avez converti à la chasse sous-marine. Je me rappelle ces longues et glaciales surveillances, planant au-dessus de paysages féériques, dans un autre monde, et les brusques piqués... Soyons maître de nous et, pour nous séparer de ce damné parachute, profitons de la "paix des profondeurs"! Mais que se passe-t-il? Je n'ai plus de jambes pour prendre le moindre appui. Évidemment, la gauche est cassée et la droite me fait un mal horrible. Et mes sangles sont trop bien ajustées. Je n'arriverai jamais à passer les bras. Et je me sens tiré vers le fond, irrésistiblement. Je me noie! Au secours, ma *will-power*!... Les bras passent, et les jambes. Ça y est, je suis libre. Et, comme un ludion, je remonte à la surface, où j'avale un grand coup d'air... avec un peu d'eau. Comment, aussi lourdement vêtu et sans appel des jambes, peut-on revenir ainsi à la surface? Cher principe d'Archimède!

Au sommet d'une lame, rapide coup d'œil circulaire. Dans le ciel? Rien. La côte? Invisible. Je suis seul, bien seul, avec ces énormes vagues qui me rouent de coups, qui vont finir par m'assommer, et cette sensation nouvelle et déséquilibrante d'être cul-de-jatte: ma jambe cassée est repliée sous moi et l'autre me fait si mal que je n'ose la regarder et encore moins la bouger. Mes pieds ne m'appartiennent plus, il n'est pas question de quitter mes chaussures, évidemment. Mais j'y pense, si je perds mon sang comme je l'ai vu gicler pendant ma seconde de parachute, je n'en ai pas pour longtemps! Vite, un garrot! Ma ceinture? Impossible, elle est cousue à la combinaison. Regrettable! Alors, la cravate? Chic, elle vient! Pas facile de se cravater la cuisse dans l'eau. Attention! Une vague! Trop tard! Elle m'a volé ma cravate! Ma seule *dark green*! Essayons la ceinture du pantalon. Il faut d'abord ouvrir la combinaison, mais la fermeture éclair boude. Pas indiquées en mer les fermetures éclair! Pas de garrot! Tant pis! On verra bien!

D'ailleurs, cela va mieux: j'ai attrapé le rythme de la lame! Et m'aidant des bras, je flotte. Mais comme cette mer est froide! Le ciel est huit-huitièmes couvert; je vérifie une fois de plus que l'Afrique du Nord est un pays froid où le soleil est chaud. Et maintenant que je n'ai plus rien à décider ni rien d'autre à faire que d'étaler la lame, voici que brusquement je sens la fatigue... Je n'en ai pas pour longtemps! Pas d'avion, pas de bateau en vue: je suis fichu. À quoi bon lutter? Je suis bien rasé, bien coiffé sous mon serre-tête, bien habillé, paré pour le grand départ. Et je vais renoncer à cette lutte inégale et sans galerie, lorsque soudain je me rappelle que feu mon père fut sauvé, jadis, en mer, par la prière. C'est très curieux, je me demande si les gens qui écrivent dans les romans qu'au moment de mourir on revoit en un clin d'œil toute sa vie sont jamais morts! Car en ce qui me concerne, je revois le parachutiste Willams le verre à la main, le commandant Bertrand sur son poney, le chirurgien



Décollage sur alerte... avec mae-west.



de Bizerte sous son masque et mon père avec sa pipe, mais je ne me revois pas, moi, absolument pas!

Donc, illuminé par l'idée d'être sauvé, moi aussi, par la prière, je rassemble tout ce que je peux de foi, de ferveur, de reconnaissance anticipée et j'appelle le Bon Dieu à mon secours.

Pas de réponse. Naturellement, le *parson* anglais qui me catéchisa après coup m'affirma que Dieu ne répond pas comme cela. Mais que je peux être sûr que l'esquille d'os qui coïncida mon artère de telle sorte que je ne perdis que trois litres de sang, que la vedette d' *air-sea-rescue* qui faisait au large des essais par gros temps, que le *Spitfire* qui me découvrit, pauvre tête minuscule, sans mae-west, sans dinghy et sans *sea-marking* dans une mer démontée et que mon idée saugrenue de tenir encore à cause du qu'en dira-t-on, tout cela, me dit-il, c'est le doigt de Dieu. *Why not*, pourquoi pas?

Je m'explique sur cette idée de « qu'en dira-t-on ». Mon appel à Dieu demeura sans réponse, écoeuré, je décide de me laisser aller, et cela dans le plus grand calme d'une conscience pure, lorsque mon cerveau est brusquement traversé par l'idée que mes coéquipiers, qui m'ont sans doute vu sauter, ne savent pas que je suis grièvement blessé, ne le sauront jamais, et par conséquent s'étonneront de ce que je me sois bêtement noyé. Il m'est difficile de supporter, même à titre posthume, l'ombre d'une critique injustifiée. Et puis, n'est-ce pas que ça aura de la gueule d'avoir nagé pendant une heure avec une jambe cassée, l'autre pourfendue, en vêtements fourrés, sans gilet flottant et sans espoir? Décidément, oui, il faut tenir!

Et si mes renseignements son exacts, j'ai dû tenir, ainsi, par le raisonnement, pendant quinze bonnes minutes, jusqu'à ce que le *Spitfire* en question m'eût repéré. Après, les piqués, les ressources, les évolutions hardies de l'avion au-dessus de ma tête, le fin profil du pilote, la rage contenue de ne pouvoir atteindre sa mae-west audacieusement lancée, mais tombée à cinquante mètres, la compagnie, en un mot, de ce charmant homme, me tinrent littéralement à bout de bras pendant un bon quart d'heure.

Mais l'être humain est ainsi fait qu'il se lasse des meilleures choses et des plus excitants spectacles. Je ne vois plus le *Spitfire*. Je suis de nouveau seul pour combattre. Et me voici revenu à mon eau salée, à mon eau déchaînée, à mon eau légère et à mon corps trop lourd, et à un immense besoin de sommeil... Je ne sais pas si j'ai dormi longtemps, mais je suis bien sûr que je rêvais lorsque la vedette arriva sur moi, puisque - je revois encore cette extraordinaire image - elle m'apparut comme un transatlantique avançant majestueusement, dans une gloire de lumières et de chants d'église.

À la vérité, j'aurais préféré que ce fût un transatlantique non pas tant pour les lumières et les chants d'église, que pour le bain chaud et le grog fumant auxquels mon misérable corps gelé et paralysé aspirait.

Je passe rapidement sur les hurlements de douleur que je m'abstins de pousser au moment du hissage à bord, sur l'interminable croisière, gisant sur le pont comme un dauphin vaincu, grelottant sous une mince veste de midship et sur les regards apitoyés des gens du port, parce que ces choses ne comportent ni enseignements pour les lecteurs, ni plaisir rétrospectif pour l'auteur. Par contre, je dois faire un violent effort pour ne pas m'étendre de façon indiscrète sur le réchauffage combiné à la lampe à braser et aux boules d'eau chaude, si ardent que j'en porte encore le rougeoyant et cuisant souvenir, sur le pardon magnanime aux chasseurs qui, lorsqu'ils attaquent, ne regardent pas l'ennemi, sur les qualités de vol du *Spitfire* capable de rentrer au terrain la queue en miettes, sur les doses mortelles de sulfamides et sur les piqûres qui délivrent le sommeil avec l'oubli des injures et la satisfaction du devoir accompli...

Ce qui advint ensuite fut tout bonnement normal et mon rôle y fut, hélas! passif. Je revois, comme dans un kaléidoscope, un long voyage en ambulance sur des routes de virages et de neige, un immense field-hos-



Sir Douglas Bader, as de la RAF, amputé des 2 jambes.

pital en baraquements - tonneaux, une salle d'opération superbe, de ravissants yeux verts au-dessus d'un masque blanc, des bouteilles de sang, un long tube, le regard serein d'un beau commandant de groupe aux dix-huit victoires... Un grand trou noir et, trois jours après, le retour à la vie et le point final, parfaitement britannique:

Le chirurgien. — *Ça va très bien, tout à fait bien...* (après un temps) *Saviez-vous que le Wing Commander Bader, deux jambes artificielles, avait abattu dix-sept avions, sur Spitfire?*

Je. . . *Ah? Oui? Étonnant, extraordinaire, incroyable... Mais je n'en suis pas là... Dieu merci! Vous m'avez sauvé la jambe... Je ne sais ce que je vous dois.*

Le chirurgien. — *Oui, naturellement... Mais, vous savez, on ne pilote pas très bien avec une jambe raide... et...*

Je. - *Et?...*

Le chirurgien. - *Et savez-vous ce qui est arrivé à Bader ensuite?*

Je. - *Non.*

Le chirurgien. - *Eh bien! un jour, au-dessus de l'Allemagne il fut obligé de sauter en parachute et, en se recevant, il cassa ses deux jambes artificielles.*

Je. - *Zut, alors!*

Le chirurgien. - *Mais un de ses pilotes lui en parachuta deux neuves, au-dessus de son camp de prisonniers. Et, une nuit, il s'évada.*

Je. - *Bravo!*

Le chirurgien. - *Non, parce que les Allemands le reprirent. Et depuis, ils lui confisquent ses jambes chaque soir, à l'appel.*

Je. — *Les salauds!*

Le chirurgien. — *Oui, mais il s'évadera, croyez-moi. Car c'est inouï ce qu'on arrive à faire avec des jambes artificielles... et de la volonté, bien sûr... Et c'est encore mieux lorsqu'il ne vous manque qu'une seule jambe, naturellement.*

Je. - *Naturellement... (Après un temps) Mais, dites-moi... pensez-vous que dans mon cas?...*

Le chirurgien. - *Je me demande s'il ne vaudrait pas mieux...*

Je (souriant jaune): ?...

Le chirurgien. - *Je vous le dis, vous pourrez tout faire comme avant; skier, piloter, monter à cheval, danser, que sais-je encore?... D'ailleurs votre jambe ne valait plus grand'chose!...*

Je. - *Ne valait?...*

Le chirurgien. - *Oui... Vous ne l'avez plus depuis deux jours...*

Je. - (pavé dans la gorge).

Le chirurgien - *Votre Capitaine D... était d'accord.*

Je. - *Peut-être, mais pas moi, que je sache!*

Le chirurgien - *Excusez-moi, mais vous dormiez...*

Je. - *Pourtant, je la sens toujours cette jambe?*

Le chirurgien. - *Phantom-pain (Prenant congé, on ne peut plus aimable): À demain, et rappelez-vous le Wing Commander Bader. D'ailleurs, je ne suis pas inquiet pour vous, vous avez beaucoup de courage...*

Je. - *Ah?...*

Après cela, il serait indécent d'en manquer... Et quelque chose me dit que c'est maintenant que je vais en avoir besoin. ■



## Accident du Lcl Murtin, 1944

Je ne peux m'empêcher de réagir à la lecture de l'article écrit à l'époque par le lieutenant-colonel Murtin sur son accident survenu en février 1944 lors de son inspection à Taher (Djedjelli) du groupe de chasse 1/7 dont je faisais partie.

Il commandait alors (ou était l'inspecteur de la chasse) les groupes de chasse engagés dans le *Coastal Command* en Algérie et s'était rendu à ce titre (en P36 et non en P40) à Taher pour y rencontrer en même temps notre commandant, le capitaine Dorance, un de ses anciens poulains du 1/5 de la campagne de 1940, titulaire d'une douzaine de victoires derrière les capitaines Accart et Marin-la-Meslée. On peut signaler au passage qu'il avait tellement bien camouflé son terrain d'opérations que jamais les Allemands ne réussirent à le repérer ni *a fortiori* à le bombarder. Notre commandant avait mis sur pied un exercice d'entraînement aussi fréquent que possible entre les fastidieuses missions de protection de convois. Il faisait décoller 12 *Spit V* en trois patrouilles simples étagées par rapport au soleil, chacune étant elle-même étalée. Le dispositif devait évoluer sous la menace d'un "Jumper" - en l'occurrence un *Mk9* - chaque patrouille surveillant les arrières de l'autre.

Cet entraînement devait porter ses fruits en 45 au-dessus de l'Allemagne lorsque nous fûmes attaqués une première fois par un *FW190* long nez débouchant des nuages 800 mètres derrière nous, la seconde par des *Me262* ressortant du soleil après nous avoir aperçus cavalant (en vain...) derrière eux.

Donc, ce jour-là étant celui du « cheese », le Lcl Murtin décida d'accompagner avec son P36 le *Mk9* de l'adjudant Morizot. Le capitaine Dorance lui proposa notre équipement réglementaire - mae-west, dinghie - mais il le refusa, le jugeant sans doute inadapté à son siège.

Hélas, dans le premier virage d'attaque de Morizot, il fut sans doute surpris par sa manœuvrabilité, car il percuta ce dernier qui réussit néanmoins à se poser.

Nous ne réussîmes pas, comme il le raconte, à lui lancer mae-west et dinghie assez près de lui pour qu'il puisse les attraper et il ne dut qu'à son courage, en luttant près d'une heure, d'être ramassé par la vedette d'Air-Sea-Rescue.

La conversation qu'il pense avoir tenue avec le chirurgien ne le fut pas à Washington, mais bien dans l'hôpital US de proximité où il avait été transporté d'urgence.

Par la suite, comme il le laisse entendre, il se rééduqua complètement, finissant la guerre comme commandant la 1<sup>re</sup> Divar, après le général Gérardot, l'ancêtre du 1<sup>er</sup> CATAC, pilotant des monoplaces disposant de frein à main, refaisant même du ski... Un bel exemple pour nos jeunes générations.

Pierre Simard (Saint-Cyr-37)



Curtiss P36. Dessin extrait de la "Plaquette Murtin" de l'Association des pilotes de chasse.

## La naissance de l'hydravion

L'excellent article de Hugues de Sacy (ancien directeur du SHAA) m'a vivement intéressé notamment par ce qu'il nous dit de la personnalité et des relations d'Henri Fabre, un domaine trop souvent passé sous silence bien qu'il explique parfois la genèse de beaucoup d'inventions. Ainsi des relations entre Henri Fabre et Laurent Seguin : Henri Fabre avait épousé une Montgolfier, tandis que Louis, Laurent et Augustin Seguin, inventeurs du moteur rotatif fin 1907, étaient les petits-fils du génial inventeur Marc Seguin, élève à Paris, de 1799 à 1803,

de Joseph Montgolfier et son petit-neveu (la mère de Marc était une fille du frère aîné de Joseph) ; célèbre pour ses inventions du pont suspendu et de la chaudière tubulaire, on sait moins que Marc Seguin avait aussi dessiné des machines volantes...

Aussi ai-je sursauté en lisant le renvoi 1, qui qualifie Louis Mouillard d'ingénieur ! Car il était tout le contraire, un pur empirique (sa devise : "Oser"), un cancre sympathique envoûté par le mystère du vol des oiseaux et très doué pour le dessin : une scolarité médiocre chez les Lazaristes de Lyon (qui conservent pieusement sa mémoire et son dossier), le

mène à l'école des Beaux-arts de Lyon (comme plus tard Gabriel Voisin, cet autre cancre renvoyé du lycée Ampère), puis élève d'Ingres à Paris ; Lyon conserve un de ses dessins au musée Saint-Pierre et un autre au musée des tissus.

Ce précurseur génial et injustement méconnu en France communiqua tous ses travaux effectués au Caire à son confident Octave Chanute qui les fit connaître aux Américains : quand les frères Wright, débutant leurs recherches en 1900, choisirent Chanute comme mentor, il leur conseilla d'abord « Lisez Mouillard ».

Jacques Marc (51-Jeandet)

## Juin 1940

Dans *Le Piège* n° 200, page 18, un article de Lucien Robineau concernant le bombardement en juin 1940 contenait le passage suivant : "un ouvrage (...) inopportunistement augmenté de commentaires souvent inexacts d'un éditeur bien intentionné (Paul Martin, Invisibles vainqueurs, Yves Michelet éd. 1990)."

L'éditeur cité a demandé un droit de réponse. Voici son texte :

Aucun "commentaire" : des "Notes de l'éditeur", 80 pages plus positives d'auteurs connus et 30 p. de moi pour combattre les mythes répandus depuis la Campagne de France de 1940 (CdF) sur l'Armée de l'air : "Jamais vue, n'a rien fait" ... L'auteur indiqué [le titre et 50 % du livre sont de moi] avait produit une liste d'avions français détruits et d'aviateurs "carbonisés", etc., presque rien (2%) sur les centaines de victoires, aucune explication d'ensemble. Les combats ayant donné des victoires mais sans perte ne sont même pas mentionnés, ce que le général Accart a relevé dans sa préface, conseillant de lire d'autres livres ! Inouï ! Il avait raison. L'effet du texte était terrible et FAUX : massacre de nos aviateurs impuissants. Impubliable. Il fallait "du positif". Ce que j'ai ajouté à ce livre (+env. 100%), sans toucher au texte de P. Martin, sacrifiant à regret mon propre ouvrage, a rétabli, non une vision chauvine et cocardière mais la vérité sur le combat héroïque et très efficace de l'AA. Il est visible que je me suis donné beaucoup de mal pour elle.

Éditeur, je devais vendre pour survivre. Ou je publiais ce livre avec mes ajouts, ou je ne publiais rien. Il est clair que j'ai ajouté des compléments indispensables, EXACTS et intéressants, souvent d'origine allemande (ces derniers démentant le misérabilisme français).

Mes "commentaires inopportunistes et souvent inexacts", j'attends en vain, depuis 19 ans, qu'on me les indique avec des exemples, des citations, des preuves.

Yves Michelet

## Note de la rédaction

Dans un texte remis à l'intéressé puis au *Piège*, Lucien Robineau a longuement expliqué quels étaient les "commentaires souvent inexacts", objets du litige.

*Le Piège* accepte de publier une réponse de M. Michelet, mais les lecteurs doivent savoir qu'au cours d'échanges de courriels, celui-ci s'est montré d'une grossièreté inhabituelle pour notre milieu aéronautique, vis-à-vis d'une part, d'un certain nombre d'historiens reconnus et, d'autre part, des militaires de carrière ou retraités.

*Le Piège* tient à disposition les courriels injurieux envoyés par l'éditeur Michelet.