

Commandant JUBELIN

MARIN DE METIER

PILOTE DE FORTUNE



Rauzy

ÉDITIONS FRANCE-EMPIRE

Capitaine de Vaisseau JUBELIN

MARIN DE MÉTIER

Pilote de Fortune

IL A ÉTÉ TIRÉ DE CET OUVRAGE TROIS CENT
CINQUANTE EXEMPLAIRES SUR MARAIS
CRÈVECŒUR DONT DIX NUMÉROTÉS DE
I A X ET TROIS CENT QUARANTE NUMÉROTÉS
DE I A 340.

CE TIRAGE CONSTITUE L'ÉDITION ORIGINALE
DE L'OUVRAGE.

efe

Editions FRANCE-EMPIRE
68, rue J.-J.-Rousseau
PARIS

à ma compagne chérie

MON désir de faire ce livre date juste de trois mois. Notre fils venait de naître ; c'est pour lui que j'ai voulu extraire ces pages de mon journal de guerre.

Je commandais déjà l'Arromanches. Notre beau porte-avions comblait tous mes vœux de marin et d'aviateur. Après une journée de manœuvres au large, nous étions venus mouiller, comme ce soir, en rade des Salins.

Pour remplir mes soirées loin de vous, j'avais choisi quelques-uns des livres récents qui font fureur. J'en coupai les feuilles sans vraiment les lire, les parcourus. Était-ce donc là, l'image de notre génération ? N'y avait-il pas autre chose que ces histoires de voyous, ces apologies du marché noir, ces fanfaronnades de gens venus au secours de la victoire au moment où elle était assurée ? Fallait-il monter en épingle, avec talent, ces reportages sur des J 3 dont la seule originalité est d'être, les plus lâches parmi les criminels, et cela beaucoup plus jeunes ?

J'entends bien que les milieux morbides tentent la plume du romancier.

Mais faut-il, à ce prix, laisser croire que l'âme de toute notre jeunesse actuelle est contaminée ? Où sont-ils, alors, ceux que nous avons rencontrés en ces hauts lieux où la tourmente tire de l'homme ses accents les plus purs ? N'avions-nous pas trouvé, aux heures de panique, de

Droits de traduction, de reproduction
et d'adaptation réservés pour tous les pays.

Copyright 1951 by Editions France Empire.
Printed in France.

braves gosses, des cœurs ardents, des guerriers téméraires ?

Et s'il m'en fallait aujourd'hui la preuve, n'ai-je pas reconnu chez les pilotes de l'Arromanches ce même mépris du danger qui engendre les exploits.

Certes le leurre de la paix est venu, cette paix toujours prête, comme l'acteur hindou, à reprendre son masque tragique. Mais sur le porte-avions, les risques de chaque atterrissage sont à peine moins meurtriers que nos rencontres de guerre. Voici l'avion qui arrive. Le battman, conducteur de ballet au gilet canari, attire le grand oiseau dans son jeu de raquettes, le séduit par gestes harmonieux, le captive brusquement dans les rets des huit brins d'accrochage. Deux figurants casqués de vert larguent la crosse. Des bonnets blancs, rouges, noirs dessinent des figures bien apprises que rend étranges leur accoutrement d'acteurs moyenâgeux. L'appareil enfile sa voix, court vers l'avant. Les treillis des barrières le saluent au passage, se redressent avec fracas. L'autre avion, déjà dans l'axe, commence à perdre de l'altitude pour venir se faire engluer. La ronde continue, précise comme un numéro de voltige, avec l'angoisse d'un travail de cirque, sans filet.

Et comme si ces risques n'eussent pas suffi nous étions partis bientôt pour l'Indochine. Le leurre s'évanouissait. Ici l'acteur n'avait pas déposé le masque tragique. Je revoyais de nouveau ce pays, pour moi plein de souvenirs.

Si, depuis le combat d'Haïphong, je n'avais pas perçu la vibration d'un riche sentiment d'homme, j'allais tout de suite reconnaître, chez nos pilotes, le visage de l'audace. L'Arromanches avait mouillé dans le dédale triste et grandiose de la baie d'Along. Pendant ce temps, notre flottille basée à Gialam portait au cœur du Haut-Tonkin des coups inattendus. Rien de plus lugubre que ces vols aux frontières du Kouang Si, où les montagnes de mille mètres, en cette saison encapuchonnées de nuages, emprisonnent l'avion dans des vallées étroites et sinueuses, aux repères imprécis. Rien de plus dangereux que ces missions

aux limites d'autonomie d'essence, sur des appareils à bout de souffle, sans cesse rafistolés. Et, dans ce pays, si l'équipage ne meurt pas sous le choc de l'atterrissage en pleine campagne, dans la rizière ou la forêt, il est promis aux plus ignobles tortures.

Leur esprit de sacrifice revêtait peut-être la forme la plus rare.

Tous les récits que je pourrais faire de leurs exploits seraient dans la ligne de ceux qu'on trouvera dans ces pages. Ainsi le présent joignait son témoignage à celui d'un passé récent et, dans l'ambiance de mon magnifique navire, je pouvais me porter garant de cette belle jeunesse, je pouvais m'adresser à l'homme que notre fils sera dans quinze ans, afin qu'il sache qu'au-dessus des mains sales, des multitudes de mains nettes pourraient s'élever, demander justice contre l'oubli. Car les voix sont trop rares de ceux qui ont mené les combats d'estoc, et les livres de notre foi trop peu nombreux contre les livres noirs de la désespérance.

Marin de métier, pilote de fortune est un livre d'homme. Notre fils n'est-il pas un petit homme, que diable ! Il y trouvera des portraits de gens qui n'ont pas ignoré la peur, ils ne cessaient pas pour autant d'être résolus. Mais qu'il sache orienter l'ardeur que je pressens. Les actions d'éclat sont les fruits d'un climat vénéneux que je ne lui souhaite pas de connaître. S'il ne peut que rêver plaies et bosses, qu'alors il se souvienne de nos ancêtres. Rudes paysans des causses du Canjuers, ils nous ont légué le mépris de toute activité qui n'est pas un combat.

Dans les rocailles arides, parfumées d'aromates, de leurs terrasses d'oliviers, ils savaient la valeur de la moindre goutte d'eau. Chez eux, le plus infime brin d'herbe ne pouvait croître avant que l'argile fendue du sol soit abreuvée. Cela apprend à lutter. J'aimerais que notre fils ait le goût de la lutte.

Et tu ne t'y trompes plus, je ne songe pas qu'à la guerre. Elle demande la forme du courage peut-être le plus bas. Notre enfant ne sera pas libre, pas plus que

nous ne l'avons été, de choisir que la guerre ait lieu, ou pas. S'il l'était, que pourrait-on lui proposer de mieux que de vivre, comme nous le souhaitons à sa sœur au doux prénom provençal, dans la quiétude d'une de ces fermes de crèche qui dominent, près d'Aix, de Maillane ou d'Avignon, des paysages voilés d'or par le soleil, dont la noblesse étonne. Sa vaillante tâche serait de sauvegarder l'harmonie du bonheur au travers de la monotonie des jours.

Mais si l'ennemi revient, — hélas ! nul parmi nous n'en est maître — que ce livre t'aide à lui montrer sa voie. Mon métier m'a fait voir beaucoup de jeunes hommes, à la guerre. On voudrait bien que d'elle, monstrueuse, ne sortît que du mal ; et pourtant elle seule offre aux humains presque toutes leurs raisons de s'exalter, elle seule m'a transmis les résonances les plus viriles, les plus intenses, les plus profondes, de l'âme humaine.

A bord de l'Arromanches,

Les Salins d'Hyères, le 28 octobre 1949.

L'EVASION	15
Notre drôle de guerre. L'art de ravitailler en vol.	
INTERMEDES	39
Accueillante Singapour. Noël d'exilé. Vers l'Islande. Londres sous le blitz. Présentation au Général de Gaulle. Une maison s'écroule. Le travail continue.	
LE CUIRASSÉ « COURBET »	53
A la recherche d'une discipline. Sous les Junkers 87. Déluge de bombes. Visite du Général de Gaulle. Nous désarmons le cuirassé.	
FLEET AIR ARM	75
Pembroke-Docks, bourgade galloise. Comment faire un civet. Les rues de Seillans. Blitz sur Pembroke. La vie de château. La vache du curé.	
VERS LE COMBAT AERIEN	107
La mort d'Arnoux. Démêlés avec un puritain anglican.	

CHASSE DE JOUR..... 121

Je revois Brest.
 Port-en-Bessin nous acclame.
Scharnhorst, Gneisenau, Prinz-Eugen.
 Première victoire.
 L'odyssée de Carver.
 Je me perds.
 Au-dessus d'un *dinghy*.
 Trois pauvres petits navires.
 Le Café de Paris.
 Amère déception.

CHASSE DE NUIT..... 167

Escadrille n° 1 à Tangmere.
 Le miracle de Mac Lachlan.
 Je suis un « intrus ».
 Une patrouille de routine.
 La magie du vol de nuit.
 L'arrivée d'un Français.
 A l'écoute d'un combat de nuit.
 En faction devant la cité.
 Les « intrus ».
 Mac fait coup double.
 La tante Aglaë.
 Un pilote se parachute.
 Sous le feu de mes propres canons.
 Deux blessés inséparables.
 Atterrissage sur une roue bloquée basse.
 Départ à l'aube.
 Nous partons pour Acklington.
 Le *Typhoon*.
 Je quitte la R.A.F.

L'AVISO « SAVORGNAN-DE-BRAZZA »..... 271

Seul maître après Dieu.
 Nos F.N.F.L.
 Au secours d'un ivrogne.
 Accostage à Greenock pour le réveillon de Noël.
 La bombe atomique 1943.
 La « Cuite » veut embarquer.
 En convoi.
 Baptême du feu en mer.
 Agence matrimoniale.
 Etat de siège à Greenock.

Des meutes nous menacent.
 Les affres d'un officier de liaison.
 Le rasoir électrique contre les bombes planantes.
 Méprise de nuit.
 Gibraltar dans la brume.
 Une belle occasion manquée.
 Un policier beau joueur.
 Tamatave endormie, ou la Belle au bois dormant.
 Tamatave s'éveille.
 Diego britannique.
 La « Cuite » fait ses ablutions.
 Les vertus de Manangarège.
 Destin.
 Un petit air créole (La Réunion).
 Le *Clan-Mac-Arthur*.
 La mort de Ducorps.
 Nous passons les brisants de Tamatave.
 Le *Triomphant* aux prises avec un cyclone.
 Diego-Dar-es-Salam.
 Par ordre du commandant.
 Chasse au rhinocéros.
 Convois légers.
 Béatitude.
 Hommage à la « Cuite ».
 Je débarque.

UNE VIE MOUVEMENTÉE..... 383

Alger, ville prise.
 Deux vrais résistants.
 L'ami Frank.
 Le retour de l'enfant prodigue.
 En jeep avec les Canadiens.

LE « TRIOMPHANT », CROISEUR LEGER..... 391

Prestwick-Norfolk en seize heures.
 Dissidence à Mansouriah.
 Trincomalé.
 Ligne de feu derrière le *Richelieu*.
 Pionniers français à Saïgon.
 Vers Nha-Trang assiégée.
 L'ultimatum viet-minh.
 Notre commando à terre.
 Essai de sauvetage d'un L.C.I. anglais.
 Le commandant du Vignaux se fait entendre.
 Le combat d'Haiphong.

L'EVASION

Se rapprocher du but,
comme le rameur, en lui
tournant le dos.

RICHELIEU.

LE 1^{er} septembre 1939, j'étais directeur de tir du croiseur *Lamotte-Picquet*, bâtiment amiral de nos forces en Extrême-Orient. Nous venions de passer une semaine à Wei-Hai-Wei. Nous allions appareiller pour Takou, dans le golfe du Petchili, d'où la plupart d'entre nous pourraient aller visiter Pékin.

Au lieu de ce programme touristique, la déclaration de guerre nous obligea de rallier Saïgon en hâte.

*
**

Jusqu'en juin 1940, notre guerre sera particulièrement monotone. Mes canonnières sont prêts, mais les tourelles du *Lamotte-Picquet* n'ont tourné chaque jour que pour l'exercice de combat.

De ces longs mois se dégage un seul incident pittoresque :

Nous naviguions au large de Sumatra. Des messages alarmants nous signalèrent la présence du *Scheer* devant Padang. Doué d'un esprit de sacrifice peu banal, notre commandant décida d'aller y voir. Nous étions tout près des Mentawai. Ce pouvait n'être qu'une question de minutes pour que sortît de l'horizon le télépointeur du redoutable navire. J'avais rassemblé les chefs de pièces

pour les exhorter. J'avais conclu : « Nous sommes sûrs d'être coulés ; le principal, c'est de vendre cher notre peau. » Est-ce l'admirable effet de l'éducation militaire ?... mes canonniers répondirent par un « hurrah ! ».

La nuit montait au ciel tropical quand nous apprîmes que notre *Scheer* n'était qu'un minable petit cargo, homonyme du cuirassé allemand. Le glorieux combat était raté.

Juin 1940 nous trouva en baie d'Along. C'est dans le décor grandiose du mouillage de la Noix que les nouvelles de notre désastre nous portèrent leurs blessures.

••

Dès les premiers jours qui suivirent l'armistice français, je cherchai à m'évader. Notre navire n'appareillait plus de Saïgon que pour de brèves croisières destinées à secouer l'apathie générale. Tout me heurtait dans la vie que nous menions. J'avais un besoin lancinant de retrouver la possibilité de me battre. D'ailleurs, l'impulsion était donnée : nos chefs nous y engageaient.

Puis ils firent volte-face. Comme si l'Allemand qui foulait le sol de la France avait soudain disparu ! Mais ils employaient trop d'arguments spécieux pour se justifier, ils nous demandaient trop de serments d'allégeance pour nous convaincre.

Je n'avais pas d'incertitude, envers et contre tout. Pour moi, un seul moyen : l'ennemi, on l'affronte là où il attaque.

J'essaierai de me rendre à ce rendez-vous. Il m'y faudra quatre mois de calculs, d'espoirs et de déceptions, d'espoir encore.

••

Dalat, 2 novembre 1940. — J'ai refermé la cabine téléphonique avec soin derrière moi. Il ne faut pas que ces gens m'entendent. La porte vitrée a étouffé le brouhaha des voix, mais elle me laisse le spectacle de la salle animée du « Lang-Bian », l'hôtel chic de Dalat, à l'heure du thé.

— Je vous passe Saïgon... Eh bien ! parlez, monsieur !

Une voix lointaine, des paroles que seul je peux comprendre :

— Allô ! capitaine, c'est moi. Impossible de toucher l'autre. Il est parti dans le Nord. Que dois-je faire ?

— Préviens le remplaçant. Rendez-vous lundi, à huit heures quarante. Et t'en fais pas. Bonsoir, mon gars.

J'ai raccroché. La police fait enregistrer toutes les conversations, mais il est impossible qu'elle comprenne le sens réel de ces simples mots. Ils vont changer tout le cours de ma vie. A deux cents kilomètres d'ici, Louis Ducorps, un petit Breton aux yeux clairs, se met à l'œuvre. Tout ce qui n'était que projet va passer à l'exécution.

Quant au caporal de Valence, qu'il m'est impossible de toucher, je l'imagine en marche sur la route de Battambang, avec son visage de légionnaire aux joues creuses, avec sa foi, sa véhémence. Le sort n'aura pas voulu qu'il s'enfuit avec nous. Car Valence et Ducorps sont les deux compagnons que j'avais choisis pour m'évader.

Je sors de la cabine. Des amis me demandent :

— Vous venez faire un bridge lundi ? On dansera...

— Bien volontiers.

Lundi, je serai loin. Ma réponse au téléphone signifiait : « Puisque Valence ne peut pas nous rallier en temps utile, préviens comme convenu Jean Arnoux. Lui seul est capable de se jeter dans notre aventure sans même avoir été pressenti. Et sois à Kompong Trach lundi matin, à huit heures quarante, avec l'essence de réserve pour l'avion, à l'endroit que je t'ai désigné, sans le connaître, sur la carte.

— Suzy a ouvert une nouvelle boîte. On pend la crémaillère jeudi. Vous viendrez, capitaine ?

— Mais oui, certainement.

••

Mon cœur se serre à l'idée de partir sans Valence, ce merveilleux garçon avec qui nous avons formé, dès les

premiers jours de juillet, nos projets d'évasion. Et mes hommes que je vais abandonner ! Je pense avec émotion à tous ces êtres droits, ces cœurs simples. Les ai-je assez aimés, mes canonniers fidèles, pendant ces longs mois de guerre aux attentes stériles, aux interminables quarts de nuit. (Les larmes qu'ils laissaient couler sur leurs visages, quand nous écoutions à la radio les étapes foudroyantes de notre désastre.) Je connais assez leurs pensées profondes pour savoir qu'ils ne m'en voudront pas.

L'échec de ma tentative, la semaine dernière, a accru mon désir de partir. Le risque d'une évasion périlleuse est moins lourd que la honte de rester loin du combat, et rien n'est plus lassant que d'être filé comme un malfaiteur.

Je suis sensible à la douceur de cette nuit. Le silence de Dalat est prodigieux. Les nuits de Saïgon, d'Hanoï ou de Cholon sont toujours bruyantes : chansons de matelots en goguette, bruit de quelque festin chinois dans les maisons ouvertes sur la rue, et, plus tard, cris des coureurs de pousse-pousse attardés, que rythme le claquement de leurs pieds sur l'asphalte.

Ici, rien de tout cela. Dalat, sur sa montagne, a des grâces de bourg écossais. Pour la première fois depuis deux ans, j'ai froid. Ceux qui n'ont pas connu les zones tropicales ne comprendront jamais ce plaisir sensuel : l'air frais sur la peau nue. Aussi ai-je gardé la fenêtre grande ouverte. Il est minuit passé. La route, en bas, est déserte, mais les nuages semblent la suivre. Pas de la brume, mais de petits paquets d'ouate chassés par la mousson, qui s'accrochent un instant à ce village haut perché et s'effilochent dans la masse sombre des pins et des mélèzes.

La forêt qui monte à l'assaut des maisons, la forêt elle aussi est silencieuse. Les animaux, engourdis, se sont tus, ou sont allés vers la plaine torride. Nous avons dû y descendre au crépuscule pour une battue, ma dernière chasse au tigre, je pense.

Les nuages ont cessé leur procession. La fenêtre encadre maintenant un ciel d'étoiles et le froid semble plus vif. Je n'ai pas envie de dormir. Malgré moi, je pense sans cesse à mes projets de fuite. Combien n'en

ai-je pas forgés depuis l'armistice ! Soulever l'équipage du *Lamotte-Picquet* et conduire le croiseur à Singapour, et il s'en est fallu d'un cheveu que ça réussisse ; louer à prix d'or une jonque chinoise et je revois mes transactions nocturnes à Kampot ; rallier au large de Saint-Jacques un des bateaux étrangers qui passent à l'horizon sans toucher nos rivages ; traverser la frontière siamoise pour atteindre la Birmanie. Que sais-je encore ? A tous, j'ai dû renoncer, sans me lasser de chercher de nouvelles solutions. Mes démarches pourtant, et surtout mes propos en public, m'ont valu l'insigne honneur d'être surveillé. Je m'amuse de cette filature. Il m'arrive de la faciliter. Je donne à mes suiveurs un rendez-vous auquel je suis fidèle.

Mais, depuis deux jours, je les ai semés. Parti soi-disant pour Nha-Trang, je me suis fait conduire ici, à Dalat, où je suis inscrit sous un faux nom dans un des plus petits hôtels.

Saïgon, lundi 4, matin. — Dans quatre heures il va falloir passer à l'action et je n'arrive pas à fermer l'œil ! J'écris : c'est une façon de tromper mon attente.

Il est évident que les policiers indigènes qui me surveillent manquent de jugement ; sans cela ils auraient aisément réuni les fils de mon petit complot. Je dois reconnaître cependant que cette nuit j'ai peur d'être arrêté. Chaque fois que quelqu'un monte, je me précipite sur le balcon afin de pouvoir jeter sur le toit voisin ce journal trop indiscret. Mais il se fait tard et mes alarmes s'espa-cent.

On a lanterné tout le jour tandis que je me rongais d'impatience. Enfin, vers la fin de l'après-midi, l'auto a dévalé le chemin du retour. Affre conduisait à tombeau ouvert, admirablement bien d'ailleurs. Le crépuscule tropical, très soudain, nous a pris à mi-parcours. Nous n'étions pas sortis des montagnes couvertes de forêts qu'un orage a éclaté, avec une violence démultipliée par la résonance des hautes futaies. Puis la route s'est engagée entre les rizières et la chaleur a commencé de croître jusqu'à Saïgon où nous sommes arrivés vers huit heures. Ce que

j'ai fait depuis ce moment est inimaginable. D'abord, visite à Arnoux. Je l'ai trouvé tel que je l'avais jugé, plein d'enthousiasme pour partager nos risques.

Louis Ducorps était déjà parti. Il doit parcourir pendant la nuit trois cents kilomètres en voiture afin d'arriver à l'aube à Kompong Trach avec l'essence nécessaire à la traversée, accumulée depuis deux mois sous des sacs de ciment, dans un hangar désaffecté.

Nous avons dîné à la « Pointe des Blagueurs ».

— Je suis passé à votre hôtel cet après-midi, me dit Arnoux. Je vous croyais de retour. Le patron Georgetti m'a signalé que la police vous avait demandé.

— Il vaudrait mieux que vous couchiez ailleurs, conseilla Germaine Affre.

— Oui. Mais il faut de toutes façons que j'y retourne, j'ai encore des papiers importants à faire disparaître.

Je songeais à la liste des volontaires qui devaient prendre la jonque chinoise à Hatien. Je ne suis qu'un médiocre conspirateur.

— Je rentrerai tard et sortirai demain matin très tôt. C'est un risque à courir.

— Un de plus en tout cas, ajouta Affre. Il est déjà bien imprudent que vous preniez tous les deux le même avion. La commission japonaise est à Saïgon. L'aérodrome est gardé. Arnoux, depuis son laïus au Continental, est également suspect. Je vous propose de l'emmener demain matin dans la clairière de Trang Bang.

C'était le bon sens même. Nous approuvâmes. Ainsi, je partirai seul de Saïgon pour égarer les soupçons.

J'ai reconduit chacun à sa maison, puis, avec l'auto que m'a laissée Affre, j'ai pris la route du Cap. Comment partir sans embrasser les Bellon, mes amis les plus chers ? Leur stupéfaction ! Ils viendront au terrain pour me voir au dernier moment.

Un peu plus tard, à la coupée du *Lamotte-Picquet* accosté quai de la Lyre, le factionnaire, étonné m'a salué. Le grand croiseur dormait. Je suis monté une dernière fois dans ma chambre, sous la passerelle, pour m'assurer que mes tiroirs ne contenaient plus de lettres compromett-

tantes. J'ai fait appeler par un planton mon filleul, le quartier-maître canonnier Lombardo. C'est le meilleur des quelque vingt boxeurs que j'ai formés et, à Hong-Kong, récemment, il a battu tous les adversaires anglo-saxons qu'on lui a opposés. Ses camarades, avec qui je lutte presque chaque matin sur la plage avant du croiseur, me sont dévoués corps et âme.

— Tu vas appeler quelques copains. Au bas de la coupée, sur le quai, deux policiers indigènes m'attendent, soit pour me filer, soit pour m'arrêter... Je voudrais être débarrassé d'eux jusqu'à huit heures du matin.

Le brun visage de mon filleul s'épanouit de plaisir à la pensée d'exécuter un ordre aussi inattendu.

— Bien, compris... Vous pouvez descendre dans un quart d'heure. Bonne nuit, capitaine.

Je n'ai pas mis Lombardo dans le secret. Après mon évasion, mes complices seront peut-être inquiétés. Il est inutile que j'augmente les charges qui pourront être retenues contre lui.

Vingt minutes plus tard, j'ai quitté ce lieu où j'ai vécu deux ans, ce lieu encore imprégné de l'âme de guerre dont mes pensées l'avaient saturé, depuis que nous attendions de nous mesurer avec l'ennemi. L'asphyxie me guettait dans cette atmosphère d'illusions perdues.

Les policiers en faction au bas de la coupée ont disparu.

A l'hôtel, je viens de brûler les derniers papiers, de fermer les malles en bois de camphre qui contiennent tout ce que je possède et que des amis doivent enlever avant qu'on ait donné l'alerte.

Il est quatre heures et demie, je vais me reposer.

*
**

Je m'étais allongé, mais décidément rien à faire. Il faut en prendre mon parti, attendre le jour sans dormir.

Je redoute encore d'être arrêté au moment du départ. Le risque numéro deux, je l'affronterai en cueillant Jean Arnoux dans la forêt de Trang Bang. Puis, passé le grand

delta du Mékong, il faudra chercher un lieu d'atterrissage sur un sol couvert d'herbes hautes. Il y aura là, dans le voisinage (je tiens mes renseignements de la Place, raison d'en douter pour un optimiste !), une compagnie de miliciens commandée par un officier. Comme aucun avion n'a survolé la région depuis plusieurs années, quelles vont être leurs réactions ?

Et Louis, sera-t-il au rendez-vous ?... C'est déjà un exploit pour lui que de couvrir trois cents kilomètres de nuit à travers la Cochinchine et le Cambodge avec un chargement d'essence dont l'importance insolite suffirait à le faire arrêter. La vente en bidons est interdite, en effet, depuis le début de la guerre, et il doit passer une dizaine de bacs tous militairement gardés.

En admettant que tout aille bien jusque-là, il faudra remplir en hâte les réservoirs et, sous le nez des miliciens, charger l'essence supplémentaire dans la carlingue, après avoir vidé celle-ci de toutes ses charges inutiles, comme de juste ; puis décoller d'un sol inconnu, sur ce zinc fatigué, avec cent vingt kilos de surcharge en plus du maximum autorisé pour un moteur neuf. Le *Pélican* est un appareil d'école, maltraité par des générations d'élèves, entretenu par des mécaniciens indigènes dont j'ignore la compétence. Mais ce dont je me suis, hélas ! informé, c'est qu'il n'a plus qu'une douzaine d'heures de vol avant sa révision générale.

Après, ce sera le grand saut, onze cents kilomètres de mer (Lisbonne-Londres, pour fixer les idées), avec un avion terrestre, au-dessus d'une mer infestée de requins. Comme notre appareil n'a pas cette autonomie, nous devrons ravitailler deux fois en vol.

Enfin, si grâce à Dieu nous touchons la terre promise, j'espère que nous ne serons pas reçus par une rafale de mitrailleuse.

Le jour se lève. Le ciel est gris-perle. La rue Catinat s'éveille. Le bruit d'un pousse naît et j'entends le claquement familier des pieds nus sur l'asphalte décroître vers la rivière. Ce soir, je serai arrêté, ou mort, ou libre.

C'est idiot, ce que je viens d'écrire là !

♦♦

Khota-Baru, 4 novembre. — Ouf ! qui m'aurait dit que je daterais mon journal de cette bourgade au nom bizarre, perdue dans la jungle malaise, où nous avons atterri, il y a quelques heures à peine, après une invraisemblable traversée. Mais commençons par le début :

Ce matin, six heures. Dans le vestibule du « Saïgon-Palace », je rencontre le patron Georgetti déjà levé. Jusqu'ici, mon départ a bénéficié du secret. Je n'ai averti que le colonel Magnan la semaine passée, car nous partageons les mêmes idées, et, il y a quelques heures, les Bellon, mes meilleurs amis. Je ne sais quelles obscures raisons me poussent :

— Adieu, Georgetti. Vous savez, je m'évade dans une demi-heure.

Nous n'avons jamais eu de relations d'amitié. Pourtant, je vois ses yeux s'embuer, deux grosses larmes suivent ses rides.

— Vous aurez besoin d'argent. Venez.

Je le remercie. D'ailleurs, à quoi me serviraient les piastres indochinoises ?

— Venez, insiste-t-il, je vous donnerai un petit lingot d'or, vingt mille francs.

— Mais je ne pourrai pas vous les rendre.

Il me prend par le bras et m'arrête d'un regard de reproche.

Dehors, les policiers indigènes qui d'habitude me filent ne sont pas là. (Il m'arrive, quand j'utilise l'auto, de les inviter à monter à côté du chauffeur. Mais, ce matin, ils n'auraient pas ce privilège.)

La voiture de l'hôtel me conduit à Tansonhut, l'aérodrome de Saïgon. Je suis calme, sûr de moi. Au bar du club, Repessé, le chef mécanicien, et mes amis, Jean et Mary Bellon, sont déjà là. Ceux-ci trop graves et aussi trop matinaux pour être vraiment naturels. Toulza, l'excellent moniteur, dirige les manœuvres dans le hangar. Autour, des miliciens en uniforme, qui sans doute vien-

nent ici en curieux, me donnent des sueurs froides, car je crois voir en chacun d'eux un policier.

Je demande le *Pélican* pour aller soi-disant à Quan-Loï, plantation d'hévéas, qui possède un terrain à quelque cent kilomètres de Tansonhut. Le gros Repessé bougonne :

— Moteur fatigué, fuite d'huile... Restez bien sur la route. En cas de carafe, on saura où vous chercher.

Les aides poussent le *Pélican* sur la pelouse. Le plafond est à cinquante mètres, mais troué d'azur, et Toulza me permet de partir. Deux militaires en kaki, qui viennent de passer le portail, éveillent de nouveau mon angoisse. Je vois partout des agents chargés de m'arrêter.

Le démarrage du moteur me prend de court. J'aurais voulu parler encore un peu à mes amis. Je m'approche d'eux, leur glisse quelques mots d'adieu. Ils sont très émus. Soudain, la peur me prend que l'on devine et je me précipite dans l'avion, comme si tous les policiers du monde étaient à mes trousses.

Décollé. De la ville aux maisons basses émerge, vers la rivière, le mât tripode du *Lamotte-Picquet*, avec la ligne blanche du télémètre et la tourelle grise de télépointage d'où j'ai dirigé tant de tirs ! Tout mon passé ! Pris la direction de Quan-Loï, mais, dès Thudaumot, suffisamment éloigné de l'aérodrome, venu cap à l'ouest et percé la mince couche de nuages. A ce moment, un incident me surprend où je crois voir un présage fâcheux. Je ne suis allé qu'une fois à Trang Bang, au milieu de la forêt. J'ai besoin de la carte pour m'y retrouver. Mais un coup de vent m'arrache celle-ci et la colle au fond de la carlingue, où je ne peux pas l'atteindre en vol. La visibilité du sol est mauvaise, et j'éprouve ma première émotion de la journée en me demandant si je vais perdre un temps précieux à chercher le petit carré de verdure du premier rendez-vous.

Un peu de veine et m'y voilà. Germaine et André Affre sont près de leur auto avec Arnoux qui houspille le gardien indigène pour qu'il allume les brindilles mouillées dont la fumée doit me donner la direction du vent.

Je laisse le moteur au ralenti, bondis à terre, étreins mes amis rapidement.

— En route, vite, pas de temps à perdre !

Nous grimpons, Arnoux et moi, dans l'avion. Décollé face à l'est, je repasse en sens inverse sur le terrain où nous recevons le geste d'adieu de nos amis. Cap à l'ouest-nord-ouest, mousson derrière. Le soleil est levé maintenant. Les nuages s'espacent. Je pilote, tandis que Jean Arnoux, assis à ma droite, me montre sur la carte, au passage, les points remarquables. Nous survolons le grand delta du Mékong presque entièrement sous les eaux en novembre. Le vent nous aide : l'estime accuse cent cinquante kilomètres-heure pour les cent vingt du *Pélican*. Cela ne fait que confirmer mes prévisions. Si j'ai retardé mon départ jusqu'ici, c'est en grande partie pour profiter de la mousson de nord-est, établie depuis quelques jours à peine. Deux semaines plus tôt, nous l'aurions eue sur le nez.

Nous passons Chaudoc vers huit heures et nous contournerons cette grosse bourgade afin d'éviter qu'on prenne notre numéro. Les avions sont rarissimes dans cette région. Dès maintenant, nous sommes sur une voie trop excentrique pour n'être pas suspects. La plaine, envahie par la crue, scintille au soleil. Les rizières s'étendent entre les bras du fleuve majestueux. Un troupeau de buffles s'ébroue au milieu d'un îlot de palétuviers. Sur notre droite, les contours montagneux du Cambodge commencent à sortir des brumes matinales.

Par une coïncidence extraordinaire, et qu'il faut laisser au hasard plutôt qu'au mérite d'une navigation précise, nous passons à la verticale de Kompong Trach à huit heures quarante exactement, l'heure fixée de mon rendez-vous à Louis Ducorps. Il a comme instructions de rester caché dans les environs et d'accourir dès qu'il entendra notre moteur.

Atterri très court dans un endroit un peu dénudé et roulé avec précaution au milieu des broussailles jusqu'au futur point de départ. Moteur stoppé, il ne nous reste que le silence de cette matinée, le bourdonnement des insectes et la lourde chaleur du soleil tropical.

Des indigènes accourent des prés voisins et, ce qui est plus grave, le chef des miliciens, un adjudant métissé de Cambodgien, arrive tout de suite à bicyclette.

— A vos ordres, mon capitaine !

— Nous avons une légère avarie. Nous allons à Siphon. Dix minutes de réparation et nous pourrons décoller de nouveau.

— Je dois téléphoner au résident. Est-ce que je peux demander son nom à mon capitaine ? Et le lieutenant ?

Il est assommant, cet animal ! Et Louis n'est toujours pas là. Un instant d'émotion : le moteur d'une auto qui se rapproche. On en distingue déjà la masse sombre entre les arbres de la route voisine. Est-ce la police ? Tout est à craindre si notre ami a été arrêté. L'auto prend le chemin du terrain. Elle sort enfin des derniers boqueteaux pour se diriger vers nous. C'est la nôtre ! Hurrah !

A voix basse, je dis à Arnoux, en désignant du regard notre militaire :

— Amusez ce gars-là, il faut l'éloigner dix minutes.

Arnoux entre vite dans le jeu :

— Dites-moi, adjudant, où sont les tranchées que vous deviez creuser ?

— Quelles tranchées, mon lieutenant ?

— Ça, par exemple ! Vous vous foutez de moi ! Vous allez un peu voir. Où est le poste de garde ?

L'autre en reste bouche bée. Ils s'éloignent.

Malgré la gravité du moment, je ne peux m'empêcher de rire. Arnoux, pour gagner le plus de temps possible, affecte de boiter bas et le sous-officier, la main sur le guidon, est bien obligé de l'attendre.

Nous commençons à remplir en hâte les réservoirs. Un indigène, amadoué par le don d'une piastre, nous aide. J'en profite pour dire à Louis de traverser le champ avec la voiture afin de déceler les termitières. Les herbes rabattues traceront un chemin de décollage. Tout marcherait bien si le nombre des spectateurs n'augmentait pas à chaque instant. Aux miliciens qui arrivent par petits groupes, se joignent les paysans et la marmaille du hameau dont j'aperçois les huttes de l'autre côté de la

route. Ma grande crainte est de voir surgir des Européens. Je viens juste de revisser les bouchons, quand l'auto retourne, suivie de près par notre cerbère et par Arnoux qui traîne littéralement la jambe.

— Le résident demande des explications. Il voudrait parler au capitaine.

— Allez téléphoner au résident que j'arrive. L'avarie est réparée. Nous faisons juste un petit tour d'essai... Dites-lui qu'on s'invite à déjeuner.

Nous voilà libérés un moment. Vite, chargeons la carlingue de l'essence nécessaire au ravitaillement en vol, et aussi de quelques sandwiches, d'une bouteille de bière et de trois chambres à air destinées à faire des ceintures de sauvetage. Que Dieu nous préserve de tomber dans ces eaux infestées de requins ! Pour gagner du poids, nous démontons les deux fauteuils droits qui, placés au milieu de la prairie, prennent un air cocasse. Tout est prêt. Le grand moment va arriver : le décollage, avec, pour cet avion léger, une surcharge énorme au-dessus du poids maximum autorisé...

Non, tout n'est pas prêt, car voici notre gêneur de retour, haletant sur sa bicyclette.

— J'ai l'ordre de vous arrêter.

— Je vous répète que je ne vais faire qu'un petit tour, nous sommes là dans cinq minutes.

Mais le métis a vu dans l'herbe les deux fauteuils abandonnés et, au fond de l'avion, les bidons qui luisent beaucoup trop. D'un coup d'œil je m'assure que les hommes les plus proches, à quelques mètres de nous, eux, n'ont encore rien compris. Notre départ, je le sens avec une panique intérieure, ne tient plus qu'à un cheveu.

— Vous n'êtes tout de même pas idiot, dis-je d'une voix contenue.

J'ai pris, d'un geste ostensible, mon revolver d'ordonnance. Je suis très calme, les yeux fixés sur ceux de l'adjudant. J'ai mis toute mon énergie dans mon regard, et l'autre ne saura pas que c'était un regard désespéré. J'ai déjà oublié le visage de ce métis, mais je reverrai toujours, il me semble, ses yeux éraillés, des yeux de renard traqué,

au moment qu'il essaie de mordre avant de recevoir le coup de grâce. J'ai feint de déplacer seulement mon arme, mais pour que l'autre voie. Et il voit très bien, le bougre ! Il est intelligent, il est lâche. Il n'insiste pas.

On ferme la porte. Ducorps, pour alourdir le nez, s'est accroupi à ma droite, à la place de l'un des fauteuils débarqués. Arnoux est assis derrière, sur notre chargement. Le moteur démarre du premier coup. J'ai trouvé à mi-course un repère transversal : un arbre mort, par une crête rocheuse dans le lointain. Je couperai si l'avion ne répond pas quand nous le passerons.

A Dieu vat ! Pleins gaz. Qu'il est lourd, ce terrain ! Les roues vont chercher les deux ornières de l'auto, tandis que la carlingue glisse dans l'herbe comme la coque d'un hydravion sur l'eau. L'aiguille du Badin commence à peine de bouger que voici le repère. Déjà ! Un peu de manche arrière, et, mon Dieu, le *Pélican* ne dit pas non. Oh ! il ne dit pas qu'il veut décoller tout de suite, mais il s'allège. Il a des intentions discrètes qu'il veut bien me confier. Alors, je laisse courir. Voici la limite, le bord d'une petite rivière qui a plus de cailloux que d'eau. Il faut bien s'arracher. L'avion retombe, rebondit, retombe encore sur l'autre rive, court cinquante mètres sur la vase sèche. Des buissons ! Il faut bien les sauter... Puis, je rends la main. Pour la troisième fois, les roues heurtent un terrain raboteux. Les amortisseurs nous renvoient comme balle, et c'est gagné. Nous sommes libérés du sol. Le plus dur à franchir, c'est le premier rideau d'arbres, juste dans les plus hautes branches. Quelle était notre vitesse ? Je l'ignore. Mais on passe. Et Ducorps reçoit une formidable tape dans le dos qui traduit mon soulagement.

Cap au 182 tout de suite, la route de Singapour... Arnoux déplie le calque sur lequel il va travailler pendant toute la traversée tandis que je ne quitterai pas le manche. Nous passons le rivage en rase-mottes pour qu'on nous perde plus tôt de vue. D'ailleurs, le *Pélican* est lourd, lourd.

La matinée est magnifique. Tout est immensément bleu : le ciel d'un ton uni, la mer avec des crêtes blanches.

A gauche, je reconnais la colline d'Hatien, à droite Kam-pot, vrais paradis sur terre où j'ai passé des heures merveilleuses à flâner au soleil sur le sable.

Je sais qu'une escadrille d'hydravions, commandée par l'officier aviateur du *Lamotte-Picquet*, est mouillée à Kam-pot. Recevra-t-il l'ordre de nous prendre en chasse ? J'ai confiance dans la lenteur des téléphones pour éluder ce risque. Il ne me faut que le temps de disparaître à l'horizon.

Nous passons les premières îles assez bas pour voir les bouquets de palmiers s'éventer sous la brise. La mousson souffle frais, bien établie, et ride la mer d'une faible houle tachée d'écume. Laissé prendre de la hauteur insensiblement. Six cents, huit cents mètres. Et voici Phuoc, la dernière île voisine des côtes. Essayé les magnétos pour aussitôt le regretter. Celle de droite ne donne pas. J'ai eu tort d'essayer. C'est un souci de plus qui va me hanter pendant longtemps, jusqu'à ce que d'autres plus graves surgissent. Règle à suivre désormais : ne jamais chercher une cause supplémentaire d'ennuis quand on est impuissant à y porter remède. Mieux vaut les ignorer !

Le *Pélican* monte maintenant d'une façon plus sensible, je ne sais pourquoi. La terre commence à se voiler derrière nous. Nous baignons dans un azur aveuglant et la mer, aux larges moirures, montre à peine ses rides. C'est le vrai début des longues heures entre ciel et eau. L'altimètre marque deux mille. Il fait bon. Je crois que nous chantons. Un souvenir me fait rire. Je devine qu'Arnoux, penché sur mon épaule, se demande pourquoi. Je lui crie : « Croyez-vous que ce soit bien prudent ? » Et je vois ses yeux narquois se plisser tant il exulte, cependant que Ducorps m'interroge du regard.

Poulo-Panjang sort tout juste de l'horizon, très loin sur notre droite. Elle va nous permettre la seule évaluation précise de la traversée :

— Quinze degrés de dérive tribord et trente kilomètres de vent pour nous, annonce Arnoux.

L'île est par notre travers peu après dix heures. Et maintenant, il ne reste plus que la mer miroitante, avec les

ombres de quelques nuages qui courent à sa surface, grosses baleines grises. L'euphorie me gagne. Perfide, car mille kilomètres de désert d'eau s'étalent devant nous. « Et il faudra ravitailler en vol », me murmure une voix inquiète. Oui, je sais. Mais la fraîcheur de l'air est si douce à mon corps délivré des touffeurs de Saïgon que je me sens défaillir de bien-être. La fatigue, sûrement.

— On pourrait manger les sandwiches, dit Arnoux.

Ai-je approuvé de la tête ? Nos provisions disparaissent en quelques bouchées. J'avais trop faim pour ce maigre casse-croûte, il m'en reste un malaise. Et un remords, nous avons dilapidé la fortune des naufragés.

Depuis le décollage, mes yeux s'usent à chercher la ligne d'horizon entre deux densités de bleu à peine discernables. A un moment, je sens que mon effort s'allège sans saisir tout de suite la cause de ce changement. Puis, je m'aperçois qu'une bande violette barre mon champ visuel comme un diamètre. Bientôt, elle s'élargit, se fragmente et bourgeonne en lourds cumulus. Je savais bien qu'il fallait s'attendre aux violents orages équatoriaux, mais ce souci, après tant d'autres, je l'avais oublié. Pourtant, la menace, soudain, me paraît formidable.

Venir au ras des vagues, j'y songe bien. Mais les trombes d'eau, sous l'équateur, ont le poids du plomb.

— Vous savez à combien il plafonne ?

— Quatre mille, théoriquement.

— Je vais tenter de passer dessus.

Deux mille, deux mille deux cents... La montée est pénible. A deux mille six cents, c'est fini et, première alerte, quelques gouttes d'huile viennent s'écraser sur le pare-brise. Le moteur cogne, bégaie, s'arrête presque. J'ai hoché la tête :

— Ça va mal !

— Essayez de descendre sans réduire, me dit Arnoux.

Le conseil est bon. Le vrombissement reprend, régulier. Mon cœur recommence à battre. Mais je sens me gagner une espèce d'écoeurement. Car le mur de nuages s'élève devant nous, avec ses donjons imprenables, et

nous n'avons pas le choix, il est impossible de contourner cette ville interdite.

Khota-Baru, 5 novembre. — J'étais resté à mi-parcours du golfe de Siam. Nous allions vers l'orage. Il était devant nous comme l'épreuve imposée aux néophytes dans certains cultes religieux. Pour la première fois, je pensais à mes compagnons. J'évoquais le visage d'enfant et le visage d'homme. J'aurais voulu retrouver dans mon esprit, avant de les affronter, ces visages que je connaissais si peu, et, me tournant vers eux, trouver sur leurs traits la marque de l'aventure. Jusque-là, l'action m'avait imposé son rythme. Eux, je les avais oubliés.

Voici l'épreuve attendue. Ces défilés qui menacent les avalanches des cimes neigeuses, ces nuages en enclume prêts à nous porter un instant pour mieux nous foudroyer, ces hautes tours aux oubliettes d'ombre, cette cité fabuleuse sur sa montagne tourmentée, tout cela d'habitude on le fuit. Nous, nous arrivons déjà sous les portes crénelées de la ville.

Le mur est là, presque à toucher, l'espace d'une lieue. Brusquement nous rentrons dans le sillage de l'orage, une lame nous couche sur bâbord.

Le nuage a pris la teinte des collines, le soir, à contre-jour.

Arnoux me tape sur l'épaule :

— Vaudrait pas mieux faire le plein avant d'entrer dans la crasse ? Les niveaux sont à moitié.

— Allez-y !

Je vire pour côtoyer la falaise de pluie.

— Crevez le plafond entre les deux nervures, ici...

Ce sera moins périlleux, pour monter sur l'aile, que nos acrobaties d'essai de ravitaillement en vol. La manœuvre, nous l'avions mise au point depuis deux mois. Non sans risque. Mais nous n'aurions pu songer à franchir sans cela les mille kilomètres de mer qui séparent Kampot de Singapour.

La manœuvre ! Une vraie exhibition de meeting. Mais

nous cherchions les endroits déserts pour ces répétitions clandestines.

La porte ouverte à grand effort, en plein vol, et retenue par un filin contre les épontilles, il nous fallait d'abord enjamber un mètre de vide avant de trouver un appui. Puis nous grimpons le long de la poutrelle pour atteindre l'aile haute. L'ouragan de nos cent cinquante kilomètres-heure criblait notre visage d'aiguilles et tentait d'arracher nos mains agrippées. Arrivés contre le pare-brise, sur quoi le vent nous écrasait, nous devions ramper enfin jusqu'à hauteur des bouchons.

Après cette ascension, le reste semblait un jeu d'enfant : dévisser les écrous, jeter au pilote une corde par laquelle il renvoyait le tuyau de caoutchouc, remplir les réservoirs, les reboucher.

La première fois, j'avais essayé d'atteindre le toit de la carlingue en contournant le bord de fuite de l'aile. Il s'en était fallu d'un cheveu que j'aie m'écrabouiller dans les rizières de Thudaumot. Aussi, dès le second vol, j'avais utilisé un filin assez long pour ne pas entraver notre escalade, fixé d'un bout à l'avion, de l'autre noué sous les aisselles.

Il s'était vite révélé précieux. Lors d'un essai, Ducorps avait glissé et était resté suspendu dans le vide, à un mètre de la roue gauche. J'avais alors incliné l'appareil jusqu'à ce que mon compagnon eût atteint le train d'atterrissage. Un instant après, il était à bord, blême mais sauf. L'ennui, c'est que l'incident s'était passé au-dessus du marché de Thu-Duc, tout grouillant à cette heure matinale de marchands indigènes, avec leurs charrettes chargés de poteries, de mangues et de letchis. Peut-être avaient-ils cru à une acrobatie ! Et pendant plusieurs jours j'attendis les questions de notre moniteur sur ce numéro aérien qu'il m'aurait été bien difficile d'expliquer.

Mais aujourd'hui, au moment de répéter notre manœuvre familière, j'ai soudain pensé qu'elle serait moins périlleuse si nous passons tout simplement au travers du plafond. Aujourd'hui, rien, rien vraiment, ne nous

oblige à rendre l'appareil intact, et ce sera bien suffisant d'avoir à ramper contre le vent sur l'aile.

— Allons, crevez-le ici !

Je dois répéter mon ordre. Car Ducorps hésite. Son esprit est encore prisonnier des règles attachées au rivage. Ce trou au plafond, il ne voit pas que c'est celui que nous avons fait dans notre existence ce matin même. Mais Arnoux a déjà passé son bras à travers la toile. Je cabre l'appareil pour réduire la vitesse.

— Vous pouvez y aller.

Ducorps se glisse à l'extérieur, se déhale sur la corde. Arnoux lui passe le tuyau de caoutchouc. Un instant d'attente.

— Il n'arrive pas à dévisser le bouchon... Ah ! voilà. Ça y est !

Attentif à maintenir l'avion qui vole juste au-dessus de sa perte de vitesse, je peux voir enfin la jauge remonter. Quels crétins diplômés m'avaient assuré que l'essence ne coulerait pas ? « Vous comprenez, l'effet de suction sur l'orifice. Phénomène de trompe à eau... »

Je me retourne contre l'ingénieur de l'expédition :

— Pas malins, vos collègues ! D'après eux, c'était impossible.

— Il ne reste qu'à breveter l'invention, conclut Arnoux.

Ducorps se laisse retomber entre nous, détend ses doigts crispés, essuie ses yeux pleins de larmes.

Nous devons être à mi-distance du Cambodge et de la Malaisie. Derrière nous, la mer est désespérément déserte. Pas le plus minable cargo pour nous reconforter. Devant, c'est l'inconnu.

— Je vais essayer de contourner les plus gros nuages. Vous, vous suivez l'estime au poil. Hein !

Arnoux a mal entendu. Il se penche. Je vais répéter. D'un geste, il m'arrête. Il a compris. L'équipe marche.

Je cherche une entrée, le passage secret qui peut mener au cœur du château fort. Un ravin clair, semblable à un défilé de montagne quand le soleil vient y jouer, n'est

qu'une impasse. Tout de suite, je dois gravir un morne de lave où les irisations mettent des champs de bruyères en fleur.

— Attention, l'huile est à cent degrés !

Ducorps a décelé le mal avant moi. J'ai trop demandé au moteur. Il faut redescendre. L'avion effleure dix secondes le dos gris du nuage, du geste dont il se poserait sur une lande. Puis il s'y enfonce avec un sursaut comme s'il avait peur de s'écraser. Les gouttes crépitent sur les tôles, il pleut dru. Le *Pélican* frémit à longs frissons, pareils à ceux qui courent sous la peau d'un cheval. Pourquoi le carreau porte-t-il des traces de boue ?

— Le pare-brise se couvre d'huile, dit Arnoux.

Ainsi veillent-ils, à tour de rôle, pour nous garder des coups dans la lutte.

Il faut descendre davantage. Je rêve de cette prairie calme de Kompong-Trach où les insectes bourdonnaient dans la gloire du matin. Et je regarde se dévider, jeu de hasard, l'aiguille de l'altimètre. J'ai tenté vingt fois de redresser. Vingt fois, l'avion qui peine, a renâclé. Et soudain, sans que nous ayons eu le temps de comprendre, le moteur chante tout rond, sans fausse note. Il dit qu'il est content. La température, soixante degrés, concrétise cette allégresse. Arnoux veut y voir l'effet de refroidissement de la pluie. Moi, je sais que les bons génies sont venus à notre aide.

Ce soir, je ne garde de l'heure qui suivit qu'un souvenir de rêve. A chaque sortie d'un grain, ébloui de fulgurations, le *Pélican* plongeait en tremblant. Je sentais ses commandes raidies sous mes vains efforts comme s'il s'arc-boutait contre moi dans sa chute. Puis, docile, il s'évadait de la pesanteur et dansait sur une piste de lumière avant de reprendre sa route dans l'orage. Je me souvenais d'un conte de fées : l'enfant perdu dans la forêt voit les arbres s'animer, les fantômes feuillus le poussent d'un coude de branche au passage, l'attirent dans les sous-bois obscurs, le relancent d'une poussée dans l'allée, l'égarent encore. Ainsi les nuages roulaient-

ils vers nous. A cent mètres, leurs flancs nous bousculaient d'une bourrade, ils nous cernaient, nous aveuglaient en s'écroulant, pour s'ouvrir plus loin sur une clairière de clarté. Des émeutes secouaient les aiguilles du tableau de bord. L'appareil ahanait.

— On devrait prendre au plus court, droit sur Khota-Baru, me cria Arnoux, en me glissant la carte sous le nez.

La ligne Kampot-Singapour portait un crochet qu'il venait de tracer perpendiculairement à la côte malaise.

— Combien cela nous fait-il gagner ?

— Deux heures environ, et nous aurons le secours de la terre plus proche.

— D'accord.

Je vins au norois. Touchions-nous une nouvelle part de notre chance ? En quelques minutes, en effet, les nuages se lavèrent de leurs ombres, s'espacèrent. Un fond de puits fit une tache vert-de-gris : la mer. Après les masses informes où nous venions de nous débattre, la promesse d'une étendue plate était une délivrance.

— Nous sommes à trois cents mètres, qu'est-ce qu'on a perdu ?

Presque toute notre fortune, le prix de mes esquives désordonnées.

— Je vais passer par-dessous. On verra l'eau. C'est plus commode pour voler droit. Il nous reste un bon bout de chemin et peut-être encore de la crasse.

Je ne voulais pas m'abandonner à un optimisme exagéré.

— Mais vous avez gagné la première manche ! me cria Arnoux.

Je rectifiai :

— Nous l'avons gagnée !

J'abandonnai cent mètres de notre altitude pour passer sous le premier plafond, comme le vainqueur laisse un pourboire royal.

L'étendue verte ne révéla qu'une faible houle, avec des vagues que le vent fondait en écume. A l'horizon, les ombres des nuages étendaient des bandes noires où plusieurs fois nous crûmes découvrir la terre. Il se faisait

tard, je m'impatientais. Arnoux me calmait sagement :

— Par temps clair, nous verrions les montagnes et la presque île de Malacca.

Pourtant, il me fallut longtemps encore avant de discerner, à la faveur d'une échappée, les crêtes des monts du Siam. Un nouveau grain nous isola sans nous secouer.

— On devrait voir la terre. Pourvu que l'orage n'ait pas affolé le compas.

— Nous sommes tout de même à cinquante kilomètres de la côte. Et avec cette visibilité ! corrigea Arnoux, penché sur la carte.

— C'est égal, ça ira mieux quand je l'apercevrai droit devant.

Une pluie légère, une fois de plus, nous encapuchonnait.

Brusquement, les vitres s'éclaircirent, se séchèrent. Un bleu acide nous sautait aux yeux. Je dus ciller. La terre voguait vers nous sur un océan de clarté. Nous n'oublierons jamais ce paysage surgi après d'interminables heures de vol, surgi d'un seul coup des vapeurs de l'orage.

Je n'y étais jamais venu, mais j'avais passé tant d'heures à étudier la carte marine et les instructions nautiques, que je me trouvais en pays de connaissance : grande et petite Redang, îlots Printia, autant d'amers remarquables. Nous étions bien en Malaisie et non au Siam hostile, dont la frontière, cinq milles plus au nord, suivait les sinuosités de la rivière Kelantan. La mer s'était peuplée d'une flottille de pêcheurs. Un cargo traînait un panache de fumée noire vers le large.

— On peut tomber, maintenant, fit Ducorps, ça n'a plus d'importance.

Arnoux protesta :

— Autant aller jusqu'au bout, avec les requins !

Il nous restait bien une demi-heure avant la côte. Mais le contraste rendait dérisoire ce qui, en temps normal, eût été un vol défendu. (Les recommandations de notre moniteur : « Et surtout ne volez jamais à plus de cent mètres du rivage ! »)

Restait à se poser indemnes. Nous savions que le petit Etat malais de Khota-Baru possède un aérodrome. C'était tout. Il nous fallait donc chercher ce terrain parmi les trente milles carrés de forêts qui s'étalaient devant nous au delà du trait ocre de la plage. Cela pouvait demander du temps et les niveaux étaient bas dans les réservoirs.

— A mon tour, dit Arnoux, qui me voyait lire les jauges. Bébé, tu me passes le tuyau.

Il venait d'inventer ce surnom pour Ducorps. Je pensai qu'ils ne se connaissaient pas la veille. La tête d'Arnoux passa par la lucarne avant même que j'eusse acquiescé. Bientôt son corps tout entier avait disparu par la déchirure, avec de violents soubresauts qui témoignaient de sa lutte contre le vent. Il avait hâte, on le sentait, de payer son écot de bravoure. Vingt minutes après, deux bidons vides passaient par-dessus bord. Arnoux, satisfait, regagnait sa place. Je me serais trouvé en reste si, le premier, je n'avais mis au point cette acrobatie.

Nous franchissions le rivage. Mes compagnons se bourraient de coups de poing en signe de joie. Je les rappelai à l'ordre.

— Et maintenant, ouvrons l'œil. Il ne s'agit pas de se casser la gueule contre un arbre.

A peine avais-je dit ces mots qu'Arnoux, penché à la fenêtre gauche, me désigna en riant, toute proche, une superbe manche à air blanche et rouge qui oscillait au vent. Le terrain était immense. Il me suffit d'un tout petit bout de piste pour me poser. Et c'était fini, bien fini, au moment où je coupai le contact. J'avais piloté dix heures d'affilée.

Un major anglais, feutre relevé sur l'oreille, nous reçut chaleureusement. Les hommes d'un nid de mitrailleuse camouflé de feuillage nous présentèrent les armes. Nous nous dirigeons vers le mess, une baraque blanche coiffée de chaumes à l'ombre des palmiers, quand une voix nous fit retourner :

— Eh ! sir.

Un mécanicien nous montrait une branche coincée dans le train d'atterrissage du *Pélican*, l'air de dire : « Pas

très adroit, le pilote ! » Un souvenir du décollage de Kompong-Trach ! Pour le major, j'eus un instant envie de me disculper. Mais je préfèrai me taire. Qu'importait ? L'équipe était au port. J'avais réussi l'évasion difficile qui, depuis des mois, me hantait dans mes rêves.

INTERMEDES

DOUCEUR de ce soir, ce premier soir de Malaisie ! La foi nous touchait. L'action, jusque-là, avait emporté nos âmes ; d'instinct, nous avions suivi la voie et nous étions si désespérés au milieu du chaos que la première lueur nous avait fascinés.

Qui osera dire que nous ayons tout laissé de gaieté de cœur ?

L'avenir s'annonçait redoutable. Nous apportions humblement nos pauvres forces, épis d'une récolte mal avitaillée et que l'orage avait dispersés dans des champs de tourmente. Nous donnions nos corps de chair et de sang, peut-être ce qu'il restait d'une vieille chevalerie.

Étant peu, devions-nous douter de notre devoir ? L'avenir restait sombre et il eût fallu quelle audace, si nous avions été joueurs, pour miser si désespérément ?

Au soir du désastre, nous savions nous recueillir avec ferveur, essayer le jeu souple de nos esprits et de nos muscles pour les préparer à de nouveaux combats.

Oui, douceur de ce soir, où la fatigue tentait en vain de désarçonner notre joie grave !

**

Le lendemain, notre réveil fut comme une renaissance. Le bungalow où nous logions s'abritait sous les cocotiers,

dans une boucle de la rivière Kelantan. Le paysage était du plus pur style équatorial : des pirogues noires glissaient sur l'eau boueuse, sous un ciel meublé, pictural. Cette première journée, paisible, nous permit de mesurer notre extrême pénurie. Pour gagner du poids au départ, j'avais interdit tout bagage. Notre premier achat fut celui des brosses à dents.

Quelques colons anglais vinrent nous demander le baptême de l'air sur le brave *Pélican*. Mais il refusa tout service après sa longue traversée et nous dûmes renoncer à rallier Singapour par la voie des airs.

C'est en wagon-lit que nous fîmes ce voyage au milieu de la jungle. Sur le quai de la gare de Singapour, deux officiers vinrent nous saluer de la part de l'amiral anglais et du général commandant en chef. Je remarquai avec effarement qu'ils étaient en tenue officielle, sabre au côté et gants blancs. Derrière eux, un groupe de nos compatriotes ralliés à la France Libre poussaient des acclamations.

..

Je passe brièvement sur notre séjour à Singapour. La population anglo-saxonne nous accueillit en héros. Pendant trois jours, tous les journaux relatèrent notre évasion en manchette. J'avais dit fort innocemment aux journalistes que nous étions partis en short afin de gagner du poids, tous les articles mentionnèrent ce détail. Le lendemain arrivèrent des colis de vêtements de toutes sortes, dons des lecteurs, qui s'accumulèrent à une telle cadence que je dus procéder à une redistribution pour les œuvres de guerre.

Le gouverneur nous avait fait attribuer un logement au mess des officiers de la Royal Air Force, à Kallang-Base. Notre fenêtre nous livrait l'agitation gaie du Swimming-Club avec ses airs de danse. Les avions passaient dans un grand vrombissement à toucher notre toit. Leur entraînement se poursuivait jusqu'au milieu de la nuit et le spectacle, nouveau pour nous, de ces vols nocturnes ne laissait pas de nous impressionner.

Tout notre séjour à Singapour fut un intermède agréable grâce au président du Comité de la France Libre, M. Brizay. C'était un petit homme brun, l'œil vif derrière des lunettes d'écaille, *self made man* qui avait construit tous les ponts de la Malaisie. Il possédait au nord de l'île, sur le rivage, une charmante villa où nous passâmes des heures exquises à l'ombre des palmiers balancés par la mousson.

Depuis plusieurs mois, aucun bâtiment anglais ne touchait l'Indochine, mais les relations rompues allaient bientôt reprendre. J'obtins avant mon départ que l'avion de notre évasion, le *Pélican*, fût emballé et renvoyé par le premier bateau à Saïgon. Ainsi fut fait. J'ai su, plus tard, que cette restitution avait eu son petit succès.

..

Nous prîmes la mer le vendredi 13 décembre 1940 sur le *Sarpedon*, un *Blue-Funnel*.

Nous proposâmes nos services pour renforcer la couronne de veille. Nous prenions le quart ensemble, deux fois par jour.

Notre navigation restait sans histoire. Nos esprits étaient trop préoccupés du sort qui nous attendait pour nous mêler aux jeux puérils de cette colonie anglaise qui rentrait à la maison, après quatre ans de séjour aux Indes. Une seule figure pittoresque nous amusait : un colonel de Gourkas qui jouait si mal au bridge que nous missions à coup sûr, à chaque impasse, sur la bêtise qu'il allait faire.

Un unique souvenir se dégage avec un relief intense, celui du 24 décembre au milieu de l'océan Indien.

Nuit de Noël 1940 !

Nous avions pris le quart sur la teugue à minuit. Tous feux éteints, notre navire laissait échapper des relents de musique de danse qui nous arrivaient assourdis, assez lointains pour ne pas briser l'harmonie du monde extérieur. L'étrave froissait l'eau calme avec un bruissement soyeux et faisait naître de grands échos phosphorescents. A notre

approche, un marsouin traçait parfois, dans la mer obscure, un chemin plein de fantaisie.

Nous nous étions tus, émus. Soudain, les bouffées de souvenirs des Noël's anciens remontaient avec une douloureuse insistance. Je parlais. Je parlais à Jean Arnoux de nos Noël's de Provence, de nos crèches et de nos santons enlumines, de nos villages perdus au fond des montagnes arides et dont les rues, ce soir-là, par des nuits lumineuses où souvent souffle le mistral, se repeuplent au son des cloches qui appellent à la messe de minuit.

Je lui parlais des arbres de Noël de mon enfance et de notre retour de l'église, par les venelles où le vent s'engouffrait en faisant tourner de grandes spirales de poussière. Nous courions vite vers la maison retrouver mon père impotent. La crèche vivait dans son coin et l'unique bougie, près de l'étable, faisait à chaque santone une ombre imposante.

Il y avait les Noël's où grand-père était encore là. Alors, le pin étincelait de fanaux, de mica, de papier d'argent. Les jouets multicolores se balançaient à des rubans bleus ou roses, et chaque année était posé contre le tronc un gros livre de Jules Verne, avec sa reliure rouge et or et sa large tranche dorée.

Puis, il y avait eu les Noël's pauvres. Grand-père n'était plus. Dans la maison modeste naissait un regain de tendresse au moment où nous nous retrouvions près du feu. On mettait sur la table les treize desserts traditionnels. La dureté de chaque jour préservait notre amour mutuel. Et ce soir-là, avec ma sœur, nous allions chercher double ration sur la route de branches mortes que le mistral cassait, pour prolonger la veillée heureuse devant la flamme claire de l'âtre.

Papa, infirme, avait empreint toute ma jeunesse de sa douce philosophie, et maman, courageuse, ne mesurant plus ses sacrifices, nous donnait le plus grand bonheur malgré notre pauvreté.

Une émotion me gagnait qu'il détournait avec discrétion. Les étoiles scintillaient, la hauteur de nos sensations était telle, ce soir où le ciel semblait plein de vibrations et

d'anonymes messages, que nous en vîmes à parler de l'Univers.

Jamais, emporté sur une aile plus légère, ne suis-je allé si loin avec, soudain, ce déclenchement, ce vrai malaise physique qui semble pourtant au delà des sensations et qui creuse le fossé entre humain et divin.

Quand, à trois heures, nous regagnâmes notre cabine, la musique continuait de sourdre comme celle d'un mauvais lieu. Mais nous restions éblouis de rêves.

*
**

Nous mouillâmes, le 30 décembre, en rade foraine de Durban. Un officier de marine anglais, venu à bord pour vérifier notre identité, nous apprit que l'avisio *Savorgnan-de-Brazza* était dans le port.

Arnoux et moi allâmes le lendemain sur le bateau français. J'y retrouvai mon fistot, Roux, commandant, et Daille, l'excellent canonnier. De longues discussions sur notre marine nous tinrent tous l'après-midi. Nous quittâmes ce coin de France pour nous retrouver seuls en ville.

C'est un jour de très grande fête au Natal que le dernier jour de l'année. Dans les rues, des centaines de gens chantaient des airs populaires. Arnoux et moi nous étions affreusement isolés dans cette foule en liesse.

Du moins s'achevait 1940 qui avait vu notre désastre. A minuit précis, nous étions dans un pousse-pousse à deux places pour rentrer à bord. Nous échangeâmes nos vœux dans cet attelage pittoresque. Le tireur, un Cafre couvert de plumes bariolées, nous emmenait à grandes enjambées.

Y avait-il un présage dans cette curieuse façon de commencer l'année?

FRAGMENTS DE JOURNAL

9 janvier, Capetown. — Nous changeons de bateau pour prendre un transport rapide, l'*Orion*, qui rentre en

Angleterre seul, confiant dans sa vitesse pour éviter les attaques des sous-marins.

11 janvier, en mer. — Nous avons appareillé au crépuscule. J'éprouve un sentiment nouveau, celui d'aller me plonger pour la première fois dans la vraie guerre. Le vieux *Sarpedon* avec ses civils partant en vacances, c'était encore un peu un bateau de loisir.

L'*Orion*, lui, porte trois mille militaires, dont cinquante pilotes des Dominions.

Ce soir, la radio nous apprend la perte du *Narval*. Nous la commentons longuement avec cinq matelots échappés d'Alexandrie.

13 janvier. — Anderson, notre ancien officier de liaison britannique du *Lamotte-Picquet* qui fait partie du voyage, m'a annoncé ce matin qu'un paquebot venait d'être coulé dans notre voisinage. Conséquences : cet après-midi nous avons subi un long exercice d'évacuation et, désormais, on devra porter toujours sur soi la ceinture de sauvetage. Arrivés au soir devant Freetown, nous comptons soixante-seize bateaux sur rade, dont une dizaine de navires de guerre.

19 janvier. — Dès l'appareillage, nous apprenons que deux *Blue-Funnel* viennent d'être torpillés au large. L'hydravion de surveillance passe à nous toucher. L'*Orion* est en route pour l'Angleterre. Les précautions sont redoublées. Sur la mer d'huile, les contre-courants dessinent de faux sillages qui multiplient les alertes.

20 janvier. — Nous nous sommes réveillés, ce matin, dans un air nettement plus frais. Notre navire tangué et roule.

A midi, la T.S.F. annonce qu'une attaque aérienne a endommagé le *Lamotte-Picquet*. Cela me touche plus qu'on ne saurait penser. Je sens l'amour physique que j'ai gardé pour mon ancien bateau. Il y a deux mois et demi que je l'ai laissé, dormant dans sa rivière de Saïgon. Qu'il soit bombardé, cela me donne le premier remords

de l'avoir quitté. N'aurais-je pas dû attendre encore, moi qui étais son directeur de tir, puisqu'il y avait danger ? Il est maintenant trop tard pour revenir sur ce passé si proche. J'aurais préféré ignorer cette nouvelle.

25 janvier. — Nous avons offert nos services au commandant pour aider la couronne de veille. J'ai pris le quart dans la vigie.

26 janvier. — Quelque part au large des Açores, cap sur l'Islande. La radio vient de nous apprendre que la médiation japonaise est acceptée entre la Thaïland et l'Indochine. Les Japonais demandent deux nouvelles bases maritimes comme prix de leurs efforts de conciliation. Ainsi l'épouvantail siamois aura-t-il servi au Nippon à s'implanter en Cochinchine. Je songe avec tristesse au destin de notre colonie. La tâche qui attend l'amiral Decoux est effroyable. Pour avoir emprisonné mes amis après mon évasion, il ne mérite que ma rancœur. Mais je pense, en évoquant son visage rusé, ses rages feintes, explosives, qu'il est un de ceux qui peut se tirer au mieux de ce casse-tête pas seulement chinois. Je revois mes derniers mois d'Indochine. Je me souviendrai toute ma vie de la chambre de Lelièvre, notre officier du 2^e Bureau, où son poste radio nous annonçait chaque soir les étapes fulgurantes de notre défaite. Fraissynes marquait sur la carte, au fur et à mesure, nos pitoyables retraites. Nos espoirs se raccrochaient à Dunkerque, à la Somme, à la Seine. Puis, un soir, nous avons compris. Je songe aux longues heures que j'ai passées à expliquer à mes hommes qu'il fallait poursuivre le combat, car j'étais tellement sûr que c'était aussi ce que pensaient mes chefs. A une conférence, le capitaine de vaisseau Jouan, chef d'état-major de l'amiral Decoux et son porte-parole, n'a-t-il pas déclaré : « Qu'avons-nous à perdre en continuant la lutte ? L'Angleterre gagne la guerre et nous rentrons en France la fleur au fusil. L'Angleterre perd la guerre et alors

malheur à la France ! La vie ne mérite pas d'être vécue ; le choix est donc fait (1). » Un vrai pari de Pascal !

Quelques jours plus tard, le médecin-major du *Lamotte-Picquet*, docteur Tabet, me rapportait ces paroles de l'amiral Decoux, qu'il venait juste de quitter :

« Il n'y aurait qu'une chose à faire, rallier le général de Gaulle pour continuer la lutte avec les Anglais. Quel dommage que ce général ait choisi pour marin le seul amiral sous les ordres de qui je ne peux pas servir (2). »

Et pourtant, il me faudra déchanter. Je serai puni, je ne serai libéré que par la menace de révolte de l'équipage. Qui m'eût dit cela un mois plus tôt !

Et je revois également cette entrevue avec l'amiral, déjà Gouverneur d'Indochine. Il me reprochait d'avoir créé l'indiscipline par mes conversations. Car, sur le *Lamotte*, un de mes derniers jours à Saïgon, près de la moitié de la bordée de service s'était enfuie. Il m'était facile de répondre. Je n'étais que le directeur de tir, chef des canonniers. Je leur avais défendu de se livrer à des manifestations ridicules. Or eux seuls m'avaient obéi. Mieux : l'un d'eux, pointeur de la tourelle trois, avait voulu s'échapper. Ses camarades canonniers l'avaient ramené de force et obligé à me demander pardon.

Il n'en fallait pas tant pour me disculper. L'amiral me serra longuement la main avant de me donner congé. Mais je lui précisai que je ne m'engageais à rien d'autre qu'à essayer par tous les moyens d'aller me battre. L'amiral conclut sur ces mots : « Je devrais vous mettre aux arrêts. Mais il est impossible de s'évader d'Indochine, aussi je puis vous laisser en liberté. »

27 janvier 1941. — Pris le quart ce matin à quatre heures. Il fait nuit. La mer est belle, avec la pulsation de la longue houle atlantique. Le commandant me montre pour la première fois la route tracée sur la carte. J'avais

(1 et 2) J'ai pris la précaution, onze ans plus tard, de me faire confirmer ces propos par M. le Médecin-Général Tabet, Directeur-adjoint des Services de Santé des Armées.

toujours évité de lire ces renseignements, je ne veux pas paraître indiscret.

Nous sommes à peu près à la latitude de Fingall, mais sur le méridien qui passe entre le Groenland et l'Islande. Notre itinéraire déjà tracé, cap au nord, monte très au delà du soixantième degré, puis s'infléchit vers le sud-est, pour entrer dans les Minches écossais. Les très longues nuits et notre vitesse nous protègent mieux qu'une escorte.

28 janvier. — Le vent debout s'est levé avec violence et nous toissons contre une houle courte. Le froid est très vif. Le jour blême est passé insensiblement à la nuit vers seize heures. On est à toucher l'Islande. Les trombes ne cessent guère et font fumer les crêtes blanches des vagues.

29 janvier. — En prenant le quart, je suis frappé d'abord par la clarté de la nuit. Au ciel pur, une large bande lumineuse décrit une courbe régulière. C'est la première aurore boréale que j'aie vue de ma vie.

J'apprends que deux heures plus tôt nous avons rencontré un gros bâtiment de guerre. Suivant les ordres de l'Amirauté, nous l'avons pris en poupe jusqu'à ce qu'il se soit perdu dans la nuit. Il ne semble pas qu'il nous ait vus. Les marins parlent d'un croiseur auxiliaire allemand.

Premier février. — Ce matin, quand je pris mon dernier quart, la mer était déchaînée, des paquets de grêle non fondue se tassaient dans tous les coins de la passerelle. Le jour nous révéla, à travers le voile des grains, les îles et les contours escarpés de l'Écosse. Une alerte avion nous précipita au poste de combat. Mais c'était une patrouille de chasseurs anglais qui prenait la charge de notre surveillance. Un air d'allégresse se lisait sur tous les visages. En fin d'après-midi, nous avons mouillé devant un port couvert de neige. La rade est archibondée de quatre-vingt-dix-neuf navires, dont notre *Pasteur*. Cette armada s'évite au courant de marée sous une nuée de ballons de barrage. Nous sommes à Greenock.

4 février. — Et nous voici à Londres. Le rapide nous y a conduits dans la nuit noire. Premières impressions de pays en guerre : rideaux des wagons tirés, vitres noircies à la peinture, campagnes aveugles de lumière.

A midi, je suis à Westminster-House, où s'est établie notre Amirauté, un grand bâtiment farci de bureaux.

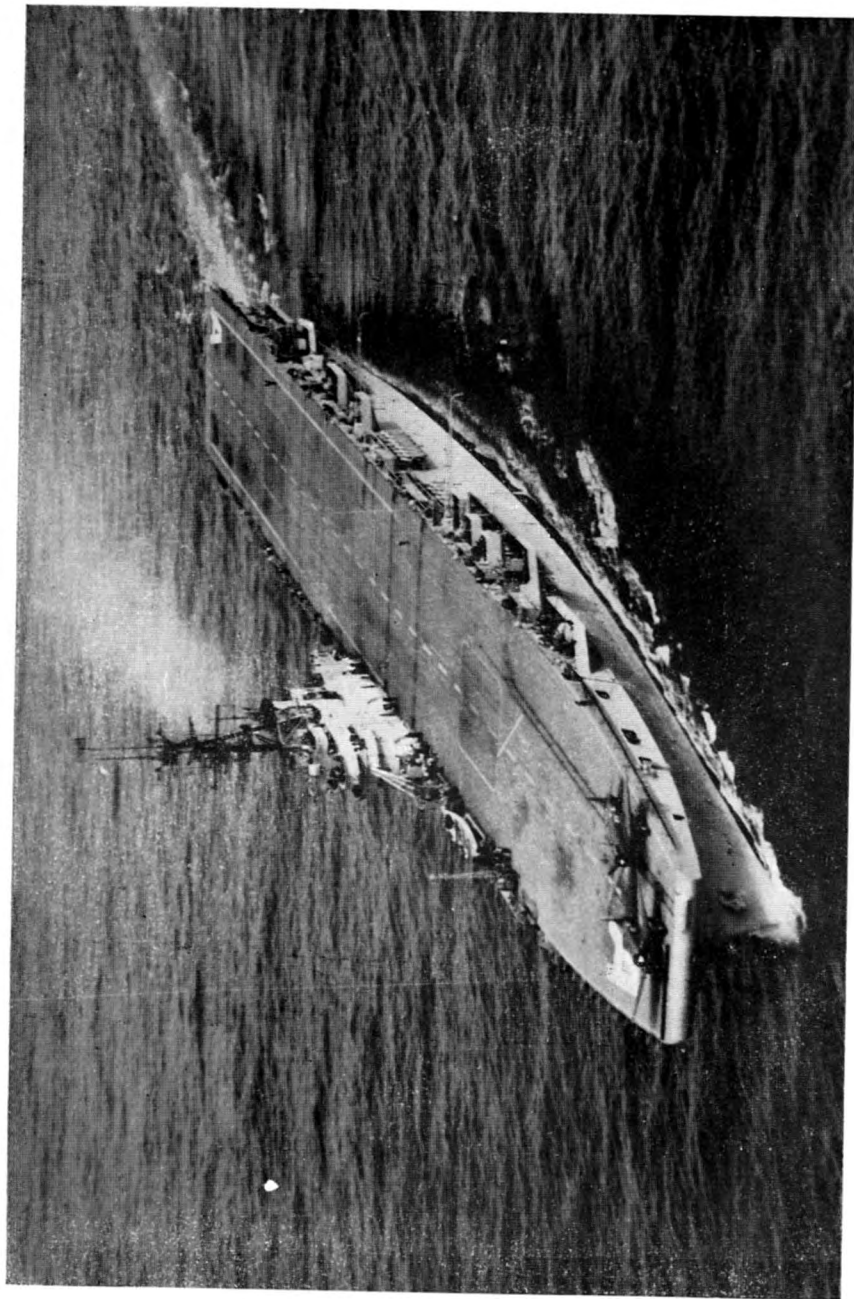
Le premier contact m'est désagréable. Il faut bien dire que j'avais rêvé jusqu'ici d'aller me battre en l'air avec mes compagnons d'évasion. J'étais bien naïf. On me réserve le commandement par intérim de notre vieux cuirassé *Courbet*, qui a rallié l'Angleterre au moment où les Allemands s'emparaient de Brest. Il sert de dépôt, en rade de Portsmouth, aux marins qui rejoignent les Forces Navales Françaises Libres.

L'amiral Muselier m'a reçu avec chaleur. J'avais été le chef de son secrétariat dix ans plus tôt. Je le retrouve toujours aussi vif, plein de ruse et de flamme, avec son intelligence subtile et sa diplomatie orientale qui ne sont pas de reste, m'a-t-on dit, pour réarmer nos premières unités dans des conditions invraisemblables. Car il faut tailler des lois nouvelles. Lui seul pouvait réadapter nos décrets et nos règlements.

Je ne parle pas des rencontres que j'ai faites dans le couloir. Cet officier haut gradé qui me dit : « Vous savez, entre nous, si j'avais pu me douter que nous serions si peu, je ne serais jamais venu. » En fait, il ne s'est guère forcé, il n'a eu qu'à prendre la vedette pour aller du bateau français au bateau anglais.

Depuis trois mois, je pensais que tout le monde était au combat. Je constate avec étonnement que certains ont émigré sans autre suite que d'y avoir trouvé un bon poste.

Au cinquième étage, ça va beaucoup mieux. Je tombe, en la personne du chef d'état-major de l'Air, sur mon vieil ami Pijeaud. Jopy, comme nous l'appelions au lycée, est un de mes plus vieux copains de classe. Sous les ordres



Le Porte-Avions « ARROMANCHES ».

de Muselier, il dirige ici l'embryon d'aviation qu'ils essaient de constituer (1).

On me présente au capitaine de corvette de La Valdenne, as de l'autre guerre dans l'aviation de chasse et qui, par le fait du prince, est devenu marin.

Le lendemain, je suis confié à ses soins. Il parle très bien anglais et doit me présenter à l'Amirauté britannique, afin qu'après mon passage sur le *Courbet* je puisse être envoyé à un cours de perfectionnement sur hydravions. Valdenne est un de ces fous charmants, délicieux, qui aident à enjoliver notre existence. C'est dans une démarche de cette nature qu'il donne toute la mesure de sa fantaisie. A peine avons-nous passé le porche majestueux de Whitehall et avons-nous été introduits chez un contre-amiral anglais, que, sans lui parler de notre requête, il lui montre comment il sait jouer le *God save the King* en tambourinant de ses ongles ses longues dents. L'amiral se demande s'il a affaire à un fou. Puis, doué d'un sens suffisant de l'humour, il préfère appeler ses camarades et son bureau se peuple d'une demi-douzaine d'officiers, tous gens capables d'apprécier notre fantaisie et charmés par sa musiquette. Du coup, j'obtiens le droit d'aller piloter les hydravions, et c'est tout ce que je demandais.

5 février. — J'ai été présenté ce matin au général de Gaulle. Il est très grand, avec un air sévère et ennuyé. Ses félicitations sont dites sur un ton qui me fige.

Le général m'a assez longuement interrogé sur le géné-

(1) Pijaud ne pouvait pas se faire à l'idée de rester dans un bureau. Il était pourtant le seul colonel de l'Air, sur le territoire de Grande-Bretagne en 1941. Il partit pour Sidi-Barrani, fut abattu à sa première mission et grièvement blessé aux mains et au visage. Prisonnier à l'hôpital de Derna, il devint aveugle et, au moment où les troupes britannique s'approchaient de Benghazi, il s'enfuit avec deux autres blessés. Ils errèrent quatre jours dans le désert. Un détachement anglais les découvrit inanimés dans un trou de sable. Pijaud, envoyé en avion à Alexandrie, y mourut le 6 janvier 1942, en murmurant : « Je ne regrette rien. »

ral Catroux, l'amiral Decoux et sur la situation en Indochine. Spécimen de notre entretien :

— Les gaullistes de Durban...

— Qu'est-ce que c'est que ça, les « gaullistes » ?

— Mais... vos partisans, mon général.

— Je n'ai pas de partisans, je ne suis pas un chef de partisans...

— Je veux dire les gens qui...

— Quelles gens ?

Bref, je me suis senti à l'aise.

12 février. — Mon mentor m'emmène chez un de ses amis à Herbert Crescent. Du troisième étage, nous dominons un petit square pittoresque. La maîtresse de maison prépare le thé. Dehors, les sirènes hurlent. C'est ma première alerte de guerre. Des bombes haut-explosives tombent dans le voisinage et secouent la maison. Je ne suis pas fier. Assis à côté de mon camarade sur le canapé, j'essaie de faire bonne contenance, mais un sifflement nous vrille les oreilles. Valdenne me crie :

— Mets-toi un fauteuil sur la tête !

De sang-froid, j'aurais trouvé cela ridicule, mais, joignant le geste à la parole, il a déjà renversé un siège sur son crâne déplumé. J'en fais autant. Dans un choc effroyable, nous nous retrouvons à l'étage inférieur, toujours coincés entre canapé et fauteuils, indemnes. Tous les autres sont morts. J'ai compris ce qu'était une alerte.



Je ne revois mes compagnons d'évasion que bien rarement et par hasard. Ils ont été repris par l'Air, leur arme d'origine. Arnoux suit directement le cours de pilotage. Ducorps, dont la santé est faible, a été envoyé d'abord au camp de Camberley pour s'y retaper.

Les jours passent, chacun m'apporte la déception de ne pas pouvoir me dérober à ma désignation pour le

Courbet. J'ai peu d'enthousiasme pour commander même par intérim ce dépôt dont on ne me dit pas grand bien. J'habite Morton Hotel, Russel Square. Ce matin le *fog* noie Londres. Cela n'empêche pas les bombardiers allemands de faire leurs raids habituels. J'ai pris l'habitude d'avoir peur.

Il semble que la capitale soit détruite d'une façon méthodique. En ce moment, les bombes touchent surtout les quartiers de Kensington, de Piccadilly Circus et de Hyde Park. J'ai à chaque instant l'occasion d'observer ces flegmatiques Anglais que je connais si peu. Ils sont magnifiques. Hier, je me trouvais dans Savile Row devant une maison écrasée pendant la nuit. Les ruines étaient encore fumantes. Les pompiers n'avaient pas fini leur travail. Quelques curieux flânaient à l'entour. M'approchant, je vis un petit bonhomme en train de clouer une pancarte sur l'encadrement d'une porte restée debout par miracle. On pouvait y lire : « Le travail continue comme d'habitude, le tailleur est dans la cave. »

Plus loin, dans Regent Street, une autre pancarte est appuyée simplement sur une pierre, au bord du trottoir, car il ne reste rien de l'immeuble. On y lit : « Cette maison sera reconstruite après la guerre. Prière de s'adresser d'urgence à M. Untel pour obtenir un appartement. »

13 février. — Avant de partir sur le *Courbet*, j'ai été invité à dîner par le général de Gaulle. Nous étions cinq en tout, dont son officier d'ordonnance, Serreules. Mais je n'ai pas compris le nom des deux autres convives.

Notre chef m'a fait une impression bien différente de celle que j'avais éprouvée la première fois. Il est très difficile à analyser. Je suis convaincu que, s'il échappe ainsi au jugement, c'est qu'il est bien une espèce de surhomme. Si je l'ai admiré, cela ne peut pas venir de sa séduction physique qui est nulle tant qu'il ne parle pas.

Mais il a parlé longtemps de la France et j'ai été saisi par la force des images qu'il employait. Il dédaigne l'imagination et le style de son langage, on le sent, lui vient seulement de longues méditations. Si le petit fait le retient

une seconde, il parle plus aisément de l'Histoire à travers ses grands mouvements, à la façon d'un prophète.

Le dîner, bien que bref, était excellent. Il semble avoir suffi pour mettre le général en verve. Il a raconté quelques histoires dignes d'un joyeux Saint-Cyrien et nous a laissés sur cette bonne impression.

LE CUIRASSÉ « COURBET »

16 février.

JE suis arrivé ce matin à Portsmouth. Un maître secrétaire m'attendait sur le quai de la gare. J'eus dès la sortie mes premières visions d'une ville dévastée. Des rues entières ne sont plus marquées que par les trottoirs. Avec un louable souci d'ordre, les briques provenant des maisons écroulées pendant la nuit sont alignées chaque matin en tas roses. Ailleurs, des pans de murs noircis sont restés debout. En général, les planchers s'effondrent et il ne reste, touchantes et ridicules, que des choses inattendues : cheminée intacte, étagère de bibelots rangés sans dommage, tronçon d'escalier ouvert sur le vide, vase de fleurs artificielles posé sur le bord d'une fenêtre, seuls vestiges du lieu. Portsmouth est à moitié détruite. Certaines ruines fument encore depuis le 10 janvier, nuit du blitz qui a tué huit cents personnes. La gare du ferry-boat, avec ses poutres d'acier tordues, ses rails convulsés, est hallucinante.

Une vedette m'emmena en vingt minutes à bord du *Courbet*, amarré au nord de l'arsenal, dans une espèce de lagune. Le lieutenant de vaisseau de Morsier, mince, visage ascétique très brun, actuellement second, m'accueille à la coupée. Je fis tout de suite la connaissance de la douzaine d'officiers, tous de réserve, qui allaient devenir mes auxiliaires. Après ce que j'avais entendu dire du

Courbet, ils m'ont fait au contraire une excellente impression. La flamme de servir les habite et le goût d'aller se battre. Ils ne demandent qu'à être guidés. Le capitaine de vaisseau Gayral, dont je fais l'intérim, est malade.

17 février. — Je redoutais de venir prendre ce poste, mais on ne fait pas quinze ans notre métier de marin sans qu'il se soit profondément gravé en nous. Pourtant sommes-nous assez loin des navires astiqués d'avant guerre, loin de ce *Lamotte-Picquet* que je viens de quitter en Indochine, propre comme un bijou. Le *Courbet* n'est plus qu'une vieille baille très sale, encombrée dans tous les coins d'objets hétéroclites. Mais le pavillon français flotte à la corne, les armes sont intactes. C'est un bateau qui peut faire la guerre.

A mon réveil, ce matin, j'ai ouvert le hublot de ma chambre. Mais on était encore entre chien et loup, j'ai dû remettre la tape. Mon appartement — ô fastes de l'ancienne marine ! — est très confortable. Bureau, salon, chambre, salle de bains. Il a gardé ses bois sculptés, ses tapis, ses glaces miroitées. J'écris à ce bureau où tant d'officiers chevronnés ont appuyé leurs coudes, là-bas chez moi, dans la rade des Salins vibrante de lumière. Sitôt rasé j'ai parcouru le bord au hasard, parlant aux uns et aux autres. Il y a près de huit cents hommes de toute origine, depuis des gosses de quinze ans jusqu'à des vieux de soixante. Pêcheurs enfuis de l'île de Sein, anciens marins de la marine marchande, quelques Tonkinois d'Haiphong, un groupe de Sénégalais, un noyau d'active, voilà mon équipage. Il faut bien dire que tout ne va pas pour le mieux. L'amiral Muselier, hier, avant mon départ de Londres, ne me l'a pas caché. Dans cet entassement d'hommes de toutes provenances s'est glissée une part d'indésirables. Plusieurs mois sont déjà passés depuis le désastre, qui n'ont été que des mois d'inaction. La vie à bord, affranchie des grandes disciplines, mais relativement facile, a gâté plus d'un moral. Si quelques-uns montrent un enthousiasme intact, en revanche je sens que d'autres, partis peut-être sur un air guerrier, sont déjà embour-

geoisés dans ce confort rudimentaire : dormir au chaud, manger des ratas préparés par un cuistot français, arrosés d'un quart de vrai pinard.

Je suis rentré dans mon bureau passablement découragé. Que pourrai-je faire de ce mélange curieux que n'a façonné aucune discipline ? Les problèmes principaux surgissent à chaque pas, ces problèmes que l'armature de la marine, construite sur des siècles d'expérience, permettait de résoudre presque sans effort. Je ne me fais d'ailleurs pas d'illusion. A côté de gens qui ont le désir d'en découdre, je discerne à chaque instant celui qui avait d'abord envie d'échapper au danger. Règle : juger les gens en fonction des risques qu'ils ont couru pour venir se battre et de leur désir, maintenant, d'aller au combat.

Sur la plage arrière, cet après-midi, je pensais aux centaines de marins français, prisonniers, qui hantèrent jadis ces rives étrangères sur des pontons vermoulus. Le ciel était bas. La ville, au loin, s'étalait sous le barrage de ses ballons captifs. Entre la terre et le *Courbet*, quelques croûtes herbues émergeaient des étendues de vase. On était à basse mer, notre coque se penchait un peu sur le talus qu'elle touchait.

19 février au soir. — La langue de Shakespeare me reste bien hermétique. J'ai toutes les peines du monde à entendre ce doux langage. Pourtant, j'ai dû m'y mettre. Rien qu'à bord j'ai trois professeurs d'anglais. Je finissais un thème quand a sonné l'alerte. Dehors, nuit très obscure, bien que le ciel soit clair. On entend deux avions qui tournent au-dessus de nous. Pinceaux de projecteurs, salves de canons. Il fait très froid. Sur la plage arrière, l'officier de quart attend à côté de l'affût quadruple armé au complet. Sérénité absolue. La notion d'inéluctable chasse-t-elle toute impression de crainte ? Il faut certainement que je sois nouveau pour me poser ces questions.

22 février. — Près de nous, de vieux pontons évoquent les mémoires de Garneray. Un grand marécage, vert brun

à marée basse, nous sépare vers le nord d'une jolie bourgade entourée d'un mur féodal avec des tours à machicoulis. Vers Portsmouth, on ne voit que les premiers bâtiments des docks et la mâture du vieux *Victory* de Nelson, conservé comme musée ; de l'autre côté, la ville de Gosport, une pyrotechnie, quelques maisons au bord de l'eau et notre petite flotte : l'*Arras*, l'*Amiens*, l'*Epinal*, le *Tissier* et la *Belle-Poule*. Notre vieux cuirassé dort dans cette lagune étrangère. Il avait fait de longues siestes dans la torpeur des étés de Provence. Un sort cruel l'a immobilisé contre ces bancs de vase, a transformé sa ruche bourdonnante d'école de canonnage en un dépôt flottant aux immenses entreponts.

24 février. — Je n'aime pas parler de ceux qui servent sous mes ordres. La défaite de la France a brouillé toute la confiance humaine que je pouvais avoir. Il me faudra l'épreuve du temps et du feu pour que je donne à chacun sa valeur. Le *Courbet* n'est qu'un grand dépôt.

Le capitaine de vaisseau Charrier a commandé au début ce navire. Il y avait bien instauré des règles, rétabli des disciplines ; mais, dans cette masse de gens sans cesse en mouvement, le travail est à refaire chaque jour. Je voudrais les garder assez longtemps pour changer ce dépôt en unité qui se bat.

**

Je suis obligé de discerner les courageux des lâches, les exaltés des graves, les voyous des honnêtes garçons. N'y a-t-il pas même quelques fous parmi ces gens à qui se sont présentées toutes les possibilités d'échapper aux règles sociales ? Comment m'y retrouverai-je ?

Avant mon arrivée, des agressions ont eu lieu à bord contre l'officier de garde, la nuit, dans les batteries basses. J'ai tenté de réunir l'équipage pour lui en parler. Peine perdue. S'ils sont tous là, dans la première batterie des canonnières, impossible par contre d'obtenir le silence. Sommes-nous assez loin des branle-bas disciplinés de la

Marine de guerre ! J'ai eu assez d'empire sur moi-même pour ne pas montrer ma colère inutile. Le lendemain, j'ai essayé à nouveau, après avoir parlé séparément aux groupes sur le pont. J'ai pu enfin me faire entendre.

— Je ferai des rondes aussi fréquentes que cela me semblera nécessaire. Vous êtes avertis, je porterai toujours sur moi un revolver chargé. A la première menace, je descendrai mon agresseur.

Le jour suivant, je suis allé à l'appel. On s'est tu à mon arrivée, les positions se sont rectifiées. Première victoire. Je la dois en partie à la sévérité humaine de Morsier qui me seconde avec une rare conscience.

24 février, dimanche. — Pour la première fois depuis mon embarquement, la matinée est radieuse, avec un ciel pur que ponctuent les œufs argentés des ballons captifs. Les falaises crayeuses des Downs, les marécages couverts de plaques d'herbes jaunâtres, prennent des valeurs nouvelles sous le soleil.

Tous mes efforts tendent à rétablir une discipline. Les gens sont assez dociles, éberlués. Quelques-uns font des tentatives d'impertinence muette : ne pas me saluer, ou se retourner désinvoltement à mon passage. J'ai vite trouvé un ton sec, cassant. Car il faut sauver ces gens d'eux-mêmes, éliminer les rares voyous qui servent d'entraîneurs. Un incident, ce matin, donne une idée des difficultés que nous avons à surmonter. Quatre déserteurs, disparus avant-hier, se sont présentés sous un nouveau nom à l'état-major de Londres et par d'habiles mensonges, se sont fait octroyer des grades qu'ils avaient selon eux en France. Puis, culot invraisemblable, ils sont retournés à bord avec l'espoir de passer inaperçus. Tout ne va pas très bien, mais pas à ce point. Aussi ont-ils été repérés dès leur arrivée. Je les ai gardés dix minutes dans mon bureau au bout desquelles trois d'entre eux pleuraient comme des gosses qu'ils sont. Le meneur, crapule de belle eau, a été mis aux fers.

27 février. — Deux grands laïus ce soir, au branle-bas,

l'un aux officiers-mariniers, l'autre à l'équipage. On entendrait voler une mouche. Ça va.

Côté comique : mon maître d'hôtel, Niçois bon enfant, n'a guère de secret pour moi. Après ma causerie, il a écouté le commentaire d'un groupe de vieux marins, les éléments les plus solides et les plus sains d'ailleurs de notre communauté. Mais j'ai eu le tort de faire un peu d'ironie : « Ce ne serait tout de même pas éreintant de se raser une fois par semaine, ou, tous les dix jours, de se laver les mains. » Mes exigences les ont frappés et, dans leur coin, ils en font des gorges chaudes. Ils m'accusent presque de les martyriser.

28 février. — Je passe des journées lassantes après des nuits d'alerte, parfois sans repos. A bord naissent quelques contre-coups de ma discipline brutale. Les révoltés montrent le bout de l'oreille. C'est le moment où, après les avoir assez avertis, il faut sévir avec rigueur. J'ai remporté cet après-midi une victoire psychologique. Un quartier-maître timonier avait déserté. Les gendarmes anglais le ramènent aujourd'hui à treize heures, au moment même où les matelots sont à l'appel pour la mise au travail. Etant par hasard à la coupée, je prends livraison de notre homme, remercie les pandores britanniques et, sitôt que nous sommes entre seuls Français, m'adresse à l'équipage :

— Voici un de vos camarades qui trouve indigne de faire la guerre à nos côtés. Je crois qu'il vaut mieux ne pas la faire au sien.

Et, demandant un couteau de gabier, je découps les galons du quartier-maître :

— Maintenant, vous êtes libre. Vous êtes en civil. Nul ici ne vous connaît plus. Je vous affirme, en tout cas, que la police ne sera pas alertée. Je ne tiens pas à vous avoir sous mes ordres.

Il redescend, blême, dans le canot et nous ne l'avons plus revu. Cette courte scène a fait une impression extraordinaire.

1^{er} mars. — Ma chambre est d'un luxe suranné, avec les ors de ses boiseries et l'écarlate de ses tentures. Mais elle n'est séparée de ce ciel d'où nous viennent toutes les menaces que par l'épaisseur du pont rongé par la rouille et que traverserait une bombe de dix kilos. Pendant les alertes, j'ai appris à oublier cette fragilité pour apprécier la chaleur et le confort intime de ce vieil appartement sur un cuirassé hors d'âge.

Ce soir, après un bain très chaud, je me suis donné la récréation de lire une pièce pleine de finesse de Jean Sarment : *Facilités*. Son charme léger était bien propre à me transporter au royaume des rêves. Des roses rouges, que le maître d'hôtel m'a rapportées ce matin, se fanaient sur la cheminée. Le bruit sourd de la canonnade m'a fait sursauter. J'ai enfilé ma capote. Dans la nuit très noire les faisceaux des projecteurs cherchaient des avions invisibles mais dont le grondement était facile à suivre. Tout l'horizon s'allumait au départ des coups où dominaient, brèves lueurs éblouissantes, les salves des grosses pièces canadiennes, ainsi nommées parce que ce sont des gens de Québec et de Montréal qui les arment. Une bombe venait d'allumer un grand brasier dans Southsea, les éclatements de D.C.A. ponctuaient le ciel. On ne devinait les veilleurs sur le pont qu'aux trajectoires de leurs cigarettes. Tout d'un coup, sans qu'on ait vu l'avion, des sifflements sont nés au-dessus de nous, nous ont transpercés. Deux immenses gerbes d'eau et de vase ont jailli à vingt mètres du bord que le vent a rabattues sur nous. Trempé jusqu'aux os, je suis redescendu dans ma chambre me changer. Notre contribution, avec la seule mitrailleuse quadruple, est bien dérisoire et il est inutile de se geler à entendre tomber les bombes. Mais bientôt mon travail portera ses fruits, nous ferons feu de tous nos 75.

La nuit s'est tue dans ses grands orages pour ne laisser que les bruits familiers aux marins : le frémissement de la coque, les glouglous des tuyauteries, le pas lointain d'un factionnaire, la musique sourde d'un poste de radio, sans doute au carré.

Je n'ai pas encore le combat que je suis venu chercher.

Pourtant, je ne suis pas malheureux. La dure, la très dure tâche quotidienne, la garde de cette chiourme quand toute ma vie je n'ai rêvé que d'être aimé des gens, le mérite d'avoir tout laissé de ce qu'il est convenu d'appeler les biens de ce monde, tout cela m'exalte soudain.

La radio annonce que Vichy vient d'accepter l'ultimatum japonais.

8 mars. — Soirée passionnante ! A vingt heures, je suis descendu au carré. Nous avons l'habitude de voir les bombardements se déclencher à ce moment précis. Les Allemands sont gens méthodiques. L'horloge marque huit heures trois et, entrant dans la pièce, je note à haute voix :

— Tiens, il n'y a pas eu les sirènes, ce soir. Etonnant !

C'est le moment précis où deux énormes secousses font sursauter l'arrière du bâtiment et cette réponse à ma remarque nous paraît si cocasse que tout le monde éclate de rire. Les Anglais avaient bien oublié de sonner l'alerte, mais les Boches étaient là. On dirait même qu'ils sont venus pour nous. C'est que, depuis quatre jours, j'ai réarmé au grand complet toutes les pièces de 75. L'effet sur l'équipage en est miraculeux.

Placés à mi-distance de la ville et de la pyrotechnie, nous sommes devenus un obstacle très gênant pour les bombardiers allemands. Le dôme des trajectoires de nos 75 va plafonner dans les six mille mètres et constitue un obstacle désagréable à leur progression. C'est ce que je pense tandis que nous nous ruons dans les échelles pour voir où viennent de tomber les deux bombes, à coup sûr très près. Nous avons mis si peu de temps que, surgis sur le pont, nous recevons en plein visage l'écume des gerbes fouettées par le vent. Les armements de veille n'ont pas ouvert le feu, car l'artillerie anglaise est restée muette. Ils s'ébrouent autour de leurs pièces, après avoir reçu une douche de vase et d'eau salée.

Nuit froide et claire, lune au premier quartier déjà haute. Le *Courbet* et l'*Arras*, accostés, font évidemment une magnifique cible. On rappelle au poste de combat. On m'a juste rendu l'appel, quand un fort grondement

grandit très vite au-dessus de nous. La clarté de la lune sur ses ailes nous révèle un gros bombardier qui passe à notre verticale. Deux secousses encore, deux grandes gerbes s'élèvent à tribord arrière, la lagune de vase vient d'avaler les pruneaux qui nous étaient destinés. Les gerbes dépassent largement la hauteur de notre mâât. Toute artillerie lance un réseau serré de tracers rouges et blancs, comme un feu d'artifice somptueux.

Mon ordonnance vient de m'apporter mon casque, ma capote, mes jumelles. Je m'installe près du téléphone sur la plage arrière. Le tir est dirigé de la passerelle par Sékutowich. Chacun se tait, car nous épions, venant de la nuit, la naissance de chaque bruit. Nouveau grondement, secousse lointaine, ce n'est pas pour nous. Puis, tout d'un coup, venant du nord, un sifflement grandit. Est-ce une bombe ou un avion ? Je n'ai pas assez d'expérience encore pour savoir. Le nez en l'air, je cherche à discerner quelque chose. A ce moment, j'entends un sifflet tout proche. Comme j'ai exigé le silence afin de mieux discerner d'où viennent les menaces, je m'écrie :

— Voulez-vous donc vous taire. Quel est l'imbécile qui se permet de siffler ?

Le grand Thévenet, dentiste du bord, est à mes côtés et fort de son expérience de cinq mois de bombardement, se penche un peu vers moi :

— Personne ne siffle, c'est une bombe qui arrive, vous allez voir.

Les hommes doivent rigoler. Un souffle nous étend sur le pont, et à tribord des éclats crépitent sur la coque épaisse, le lourd navire roule un instant. La bombe, une cinq cents kilos affirment les experts, est tombée à dix mètres du bord, si près de la coque que son cône d'éclatement n'a fait que cribler la cuirasse épaisse. Fait curieux, nous n'avons presque pas entendu la déflagration et ce sera l'objet de toutes les conversations de la soirée. Les uns veulent l'expliquer à grand renfort de mathématiques, les autres, ce qui semble plus logique, en se basant sur le fait qu'elle a dû être étouffée dans l'épais matelas de vase.

Nouvelle attaque. On voit nettement, ce coup-ci, le

plexiglass de la carlingue qui luit sous la lune. L'avion pique droit sur nous, sans doute un Junker 87. Un triangle de feu se tisse vers lui qui bascule d'avant en arrière au moment où il passe à notre verticale. L'énorme explosion, cette fois, nous assourdit, avec une gerbe qui se mâte un instant telle un peuplier gigantesque et s'écroule dans la nuit. L'avion n'a pas fait de ressource et disparaît derrière la première jetée. Le central nous appelle au téléphone pour nous demander s'il vient de s'écraser. Nous l'ignorons.

En tout cas, ce soir, tout le monde semble follement heureux à bord. Nous avons l'honneur d'être la cible choisie et peut-être avons-nous descendu un avion.

Deux heures plus tard, histoire de fous : j'allais m'endormir, quand deux secousses formidables ébranlent le *Courbet*. L'alerte est pourtant finie depuis longtemps. Je me précipite dans l'échelle, arrive bon premier sur le pont où je rencontre l'officier de service, le second-maître de quart et le factionnaire de coupée.

— Où sont tombées les deux bombes ?

— Quelles bombes ? Nous n'avons rien vu.

Je me demande si j'ai rêvé, quand, de toutes les écouilles, surgissent officiers et hommes qui comme moi ont été tirés de leur premier sommeil par l'énorme explosion. En définitive les deux bombes ont été entendues de tous ceux qui dormaient tandis que les gens sur le pont n'ont rien perçu. Si encore il n'y avait eu qu'un veilleur, j'aurais pu supposer qu'il somnolait. Ce petit mystère s'ajoute à nos discussions de la soirée que nous finissons en buvant un pot au carré. Il est possible que les deux bombes étaient des engins à retardement, qui ont éclaté assez loin dans la vase et dont le bruit s'est mieux propagé pour les dormeurs appuyés sur une oreille.

9 mars. — Je commence à bien connaître mes officiers. Viaud, grand garçon un peu pataud, est un ancien attaché à l'ambassade de Pékin. Il a pris, des Chinois, la finesse souriante et possède, pour un jeune officier, un sens aigu de la psychologie des hommes. Sékutowich, canonnier

passionné de notre grande baille, fait merveille avec nos 75. Courtin, un solide officier des équipages, le vrai capitaine d'armes du bord, est un petit homme vif et rond. Sumat, consciencieux, explique de grands coups, tandis que Kieffer, avec sa bonne gueule et son corps athlétique, joue avec moi de longues parties de deck-tennis.

Les officiers ne me posent pas de problème. Combien les qualités de capitaines de compagnie, qu'ils ignoraient, sont choses dérisoires au regard de leur force de caractère et de leur foi !

Car si celles-ci ont demandé pour mûrir une enfance et une adolescence entières, il leur a suffi de quelques jours, avec leur ardeur, pour apprendre à encadrer les hommes.

Le commandant Gayral est venu déjeuner à bord. Il a eu la bonté d'approuver mes activités diverses et, après avoir vu quelques papiers, est reparti avant la nuit pour trois jours à Oxford.

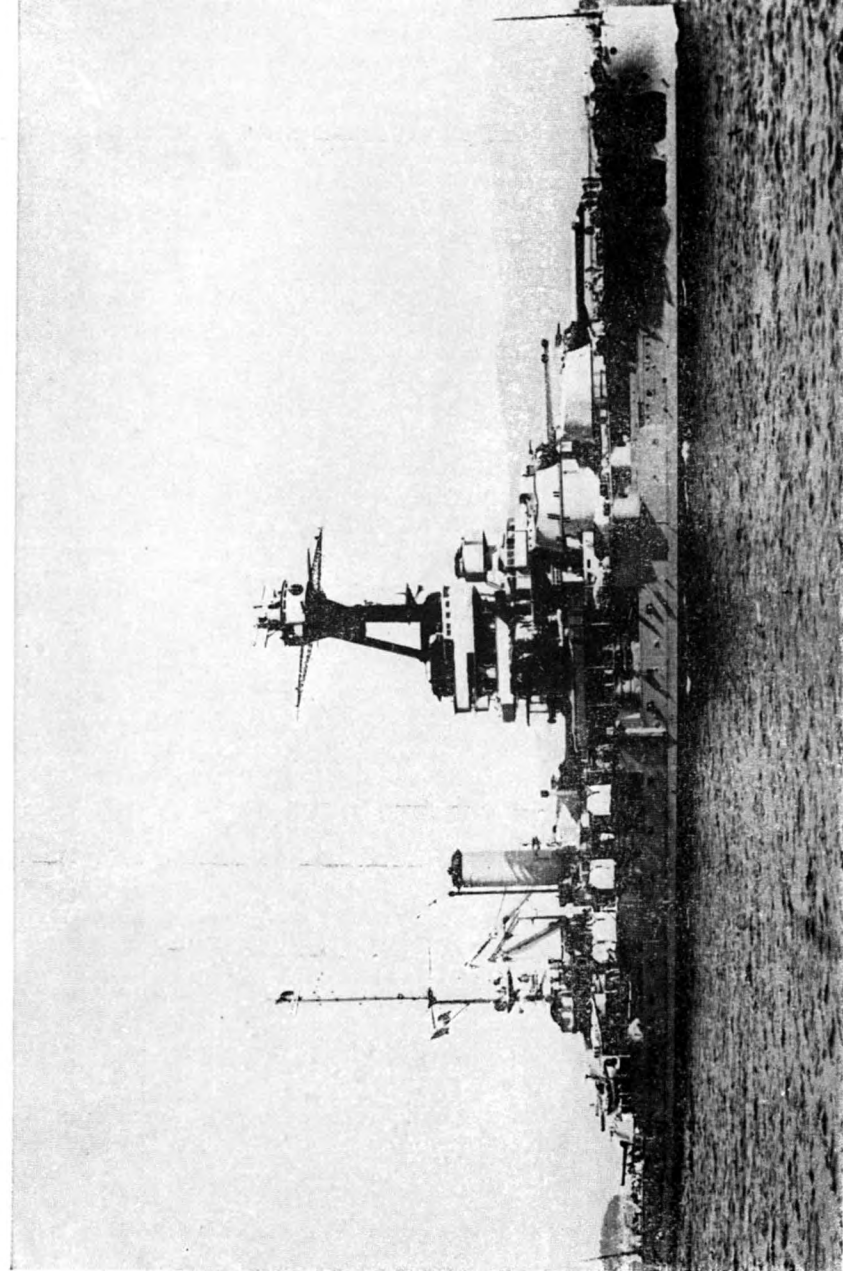
Il est dix heures et demie du soir. J'écris sous le bombardement. Je devrais être là-haut près de mes hommes, mais, en m'approchant de la pièce de 75 arrière, je me suis laissé surprendre par un départ de coup qui m'a salement abîmé le tympan. Je suis redescendu pour recevoir quelques soins et me repose un instant avant de reprendre ma place au milieu des matelots. Le ciel demi voilé, la lune claire, ont permis une attaque ennemie de grand style. Trente degrés de l'horizon sont illuminés d'incendies. Nous avons hérissé le *Courbet* de tous ses canons de 75. L'Amirauté m'a appris ce matin que cinq avions ont été abattus hier, dont un nous revient certainement, qui s'est écrasé sur l'eau juste après nous avoir attaqués. Ça reprend. Les pièces qui tirent au-dessus de mon appartement ébranlent tout chez moi. Bombes, d'autres bombes encore. Les minces lambris de mon plafond saupoudrent mon cahier de chaux. Un planton vient de m'apporter un télégramme : soixante bombardiers via Portsmouth. Quelle nuit !

Lundi, 10 mars. — J'ai attendu l'alerte ce soir sur le

pont, discutant de choses et autres avec mes officiers. Le vent d'est souffle avec violence et fait vibrer comme des cordes de violon les câbles des ballons de barrage. Les Anglais en ont hissé quatre de plus dans la journée, qui nous encadrent pour nous protéger. Car cela ne fait aucun doute maintenant, notre batterie gêne beaucoup les attaques des bombardiers qui ont décidé d'en finir avec nous. Depuis une semaine, plus de cent bombes haut-explosives sont tombées à notre proximité. Seul but valable dans ce coin isolé de la rade, il est certain que nous sommes la cible choisie. Si je m'en réjouis, je pense également avec appréhension au premier coup qui va nous toucher, aux blessés, aux morts, aux incendies qu'il faudra éteindre avec des équipes de sécurité peu entraînées. Il paraît peu probable que nous puissions échapper indéfiniment. Nous devisons de tout cela, avant l'alerte, en supputant les conditions d'attaque pour la nuit. La lune pleine est si brillante qu'on peut lire les gros caractères des télégrammes à sa clarté. A huit heures, méthodique, l'aviation allemande s'est annoncée. La première vague était pour nous. Un bombardier, que j'ai mal vu, a placé une bombe à bâbord, une autre à tribord arrière, nous manquant une fois de plus de justesse, tandis que deux autres larguaient des chapelets incendiaires qui sont tombés de chaque côté du bâtiment sans le toucher. (Cela devient passionnant de voir comme ils nous manquent !) Il est neuf heures seulement. Pendant un court instant de répit je suis venu me vêtir chaudement pour une nuit qui s'annonce mouvementée.

Deux impacts tout proches m'ont fait remonter en hâte. Nous essayons une attaque nouvelle. Par-dessus le fracas rageur de nos 75 dominent les notes graves des explosions. Au seul bruit, il est facile de distinguer les bombes plus sourdes qui éclatent à tribord dans la vase, de celles qui tombent de l'autre côté dans l'eau. La fumée des départs de coups, des bouts calcinés d'opercules nous aveuglent, que la brise très fraîche balaie vite dans l'ouest.

De onze heures à minuit, les plantons n'ont pas cessé



Le Cuirassé « COURBET ».

d'apporter des messages qui annoncent l'arrivée de nouvelles vagues de bombardiers.

Tout l'arsenal flambe. Le vieux *Victory*, le vaisseau de Nelson, détache sa mâture sur un fond de flammes. Bien que trois kilomètres nous séparent du « Dockyard », nous ressentons jusqu'ici chacune des secousses quand une bombe de gros calibre tombe au milieu de ses ruines déjà bien avancées. Portsmouth, Gosport, Southampton brûlent et aussi, dans le nord, au long des Downs, des petits villages que j'aurais cru échapper à la menace des Allemands.

Vers minuit et demi, les télégrammes se précipitent, une nouvelle attaque d'envergure est en progression. Viaud, près de moi, fait le total des avions annoncés : deux cent vingt pour l'instant. Comme de juste, nous sommes le but de la première vague, décidée à en finir avec nous pour faciliter le passage du gros. Vers une heure, huit gerbes d'eau et de vase nous encadrent, retombent sur nous en vapeurs glacées. Un des vieux bateaux au mouillage devant nous, prend feu. J'envoie six hommes avec la vedette pour lui porter secours, car il n'est qu'en gardiennage. Nos mitrailleuses sont toutes enrayées pour avoir trop tiré, mais la voix de nos 75 continue à japper, imperturbable. Bombes, bombes encore, roulement de notre artillerie, fumée de poudre, vent glacial, la nuit continue.

A deux heures et demie, j'ai fait le tour du bord. Le moral est merveilleux. J'ai fait distribuer, par les commis et les cuisiniers, double ration générale en vin et casse-croûte à volonté. Il m'a fallu une demi-heure pour inspecter mon gros navire. Viaud, pendant mon absence, a dénombré dix-sept bombes de cinq cents kilos à moins de cinquante mètres de nous. Ce n'est pas tout à fait un miracle si elles ne blessent personne, car elles explosent toutes sous l'eau et les quelques éclats qui ont gardé assez de force vive pour en rejallir viennent s'écraser contre notre coque épaisse. Je ne m'étais même pas aperçu de ce déluge d'acier dans mon ardeur à ausculter le moral des gens.

Quatre bombes, curieusement groupées, jaillissent juste sous notre nez. Nous nous trouvons littéralement sous une cascade glacée. Je dois bien m'avouer que si je n'ai aucune peur, ni physique ni morale, je le dois bien à mon rôle ici, car je me souviens de la frousse que j'éprouvais dans les bombardement de Londres. Pourtant, pendant une accalmie, j'ai fait des prières, autant pour moi que pour mon bateau.

De quatre heures à quatre heures et demie, tout s'est tu. Nous attendons la fin de l'alerte, pensant enfin aller nous coucher.

A bâbord, les grands réservoirs de mazout brûlent avec d'immenses flammes rouges et jaunes que surmonte un grand panache de fumée noire. Tout l'horizon continue de flamber. J'ai expédié à terre notre petit groupe de sécurité de l'*Arras* qui, sous le commandement du brave Tilly, fera merveille. En fait de repos, à quatre heures et demie précises, six « haut-explosives » nous encadrent de nouveau. Je persiste à ne pas comprendre pourquoi nous ne sommes pas atteints. Celles-ci, en effet, ont été presque portées entre nos mâts par des bombardiers légers, des Heinkels, je pense, qui, très audacieusement, sont descendus entre les câbles des ballons de barrage. L'illumination générale leur permet cette acrobatie.

Quelques secondes après, venant de très haut, ce sont deux nappes entières d'incendiaires qui s'étendent à tribord, puis à bâbord. Une seule bombe ricoche sur la teugue de l'*Arras* accosté à couple, rebondit sur notre pont jusque dans mes pieds, et il ne nous reste qu'à la faire rouler à l'eau en la poussant. L'arrivée des incendiaires produit un bruit curieux, on dirait le piétinement d'un troupeau de moutons. Leur nappe lumineuse brûle encore un moment sous l'eau, changeant la mer en un merveilleux tapis d'émeraudes étincelantes.

Je dois étendre d'un coup de poing un matelot qui devient fou et qui a tourné sa mitrailleuse, heureusement enrayée, contre nous. Un cas analogue se produit sur une vedette rapide anglaise d'où un feu d'arme automatique prend le *Courbet* pour cible. Des balles s'aplatissent à

côté de nous sur la tourelle. Nous le faisons taire d'un coup de canon, semonce dangereuse tirée à dix pas de son étrave.

A cinq heures et demie, par enchantement, la rade entière tombe dans le silence. Nous supposons que la chasse anglaise vient de prendre l'air et qu'on a donné l'ordre de suspendre le feu. Je me précipite au téléphone, demande le P.C. Opérations et ne reçois que cette réponse du standard britannique à terre : « L'amiral James vous prie de tirer le plus possible, le poste central de l'artillerie de côtes vient d'être détruit, les canons terrestres sont sans direction. Vous êtes les seuls à pouvoir tirer. »

Viaud vient me présenter le tableau : trente-neuf bombes d'une demi-tonne sont tombées à nous toucher, plusieurs milliers d'incendiaires également. Une seule de celles-ci a roulé dans mes pieds.

J'ai bien sommeil. Je vais donner la grasse matinée à tout le monde dès que ces fous auront fini de nous embêter et le soleil pourra bien se lever sans nous.

Je pensais : « Y aura-t-il un lever de soleil ? » Mais le bombardement n'a fini qu'à huit heures exactement, après douze heures d'affilée. L'aube a révélé un spectacle fantastique. Southampton, Portsmouth, Gosport brûlent. Dans le sud-ouest, les réservoirs à mazout continuent de rouler d'immenses volutes de fumée que le vent chasse loin de nous.

J'ai fait distribuer du vin dans des bailles, derrière chaque pièce, car les hommes, ivres de fatigue et de poudre, ne peuvent guère s'enivrer davantage. Des milliers de douilles de cuivre jonchent les ponts. Les rayons du soleil levant allument des reflets rouges et jaunes dans ces amas. A sept heures, nous recevons l'ordre de cesser le feu. Pourtant, des vagues de Heinkels et de Junkers se présentent encore, mais elles se disloquent avant d'être à notre verticale sous l'attaque des chasseurs anglais. Rien qu'au-dessus de Southsea, je vois deux Junkers 88 abattus piquer à mort vers le sol.

Nous, on nous donne le droit d'aller nous reposer.

J'ai été réveillé vers onze heures par un planton qui m'apporte le télégramme suivant : « To 1247 10.3. Transmis à capitaine de corvette Jubelin, commandant p.i. le *Courbet*, de Amiral James. — Félicitations des Lords de l'Amirauté. » Le commandant en chef à Portsmouth nous rend compte que, dans la nuit passée, un très grand nombre de bombes haut-explosives (52) sont tombées à toucher le *Courbet* et que la conduite de son équipage a été du plus haut standard. Il rend compte également que les marins ont fait un admirable travail de sauvetage quand le poste central H.M.S. « Vernon » a été écrasé sous les bombes. Quoiqu'une telle conduite soit celle que Leurs Excellences attendront toujours des marins français, elle leur donne le grand plaisir d'offrir leurs félicitations pour le merveilleux esprit de combat montré par les officiers et les hommes qui servent sous votre très distingué commandement. » Ça va !

J'apprends par ce télégramme le total officiel des bombes d'une demi-tonne tombées à proximité immédiate : cinquante-deux dans la nuit !

Le relevé en est fait par les guetteurs de la tour de l'Arсенal qui comptent les coups comme à un match. Encore ne voient-ils qu'une partie des gerbes et pas les incendiaires !

Aurions-nous de la chance ?

14 mars. — Matin de mélancolie. Le devoir accompli me laisse le temps de penser à mes propres sentiments. Je ne devrais plus éprouver la moindre tristesse, car il me suffit de faire dix pas sur le pont, de rencontrer le regard d'un de mes hommes, n'importe lequel, pour savoir qu'il est heureux. S'il y a eu, dans la nuit du 10 mars, le miracle que nous n'ayons pas été touchés, le vrai miracle est de voir tout notre monde galvanisé.

Pourquoi donc cette mélancolie ? C'est qu'il fait une journée de printemps. La lagune couverte d'herbes a des tons adorables ; dans le nord, les collines grises aux falaises de craie dominant une ville dont j'ignore le nom,

entourée de murailles médiévales. Le port même a une animation gaie. Des remorqueurs pansus déchirent la soie de la rivière. Il n'est pas jusqu'aux pontons de jadis qui n'aient pris un air romantique, et les ballons captifs lui-sent comme des hochets d'argent au soleil. Le long du bord, un troupeau de cygnes se disputent, avec des gestes hiératiques, les mies de pain que leur lancent nos matelots. Mais le soir va revenir avec son cortège de malédictions, les sirènes vont mugir, le klaxon va hurler de sa voix désagréable, le clairon sonnera le branle-bas de combat. Notre lourd cuirassé tressaillira encore comme un être vivant. Et si le ciel veut bien nous protéger encore, demain ressemblera à aujourd'hui. Pourquoi, mon Dieu, les hommes ont-ils inventé la guerre, quand il y a tant de douceur dans l'air ? J'en étais là de cette philosophie facile, quand on m'appelle au téléphone. L'aide de camp du général de Gaulle m'annonce qu'ils sont tous deux au Queen's Hotel, à Portsmouth, et m'y attendent. Je me précipite. Bien reçu par le général qui m'exprime son désir de venir à bord du *Courbet* féliciter l'équipage. En attendant, il m'invite à déjeuner.

A quatorze heures, la vedette rapide vrombissante nous amène à bord. Les hommes sont rassemblés sur la plage arrière. Le général fait une courte harangue. J'ai l'impression que chacun de mes hommes a grandi de cinq centimètres au moment où il me remercie et s'en va.

Je dois à la vérité de dire que j'ai été un peu bousculé après son départ. On appelle cela porter en triomphe. Ce n'est pas si agréable qu'on pourrait le croire avec ces petites brutes que sont nos marins français. Mais, sacré nom d'une pipe, ça va bigrement mieux !... A Londres, j'avais trouvé au général de Gaulle un air de prophète. Je pense au sens religieux de ce mot, quand je constate l'extraordinaire, l'enivrante influence que sa haute silhouette sèche, son air froid, ont exercée sur mon équipage.

Les journées passent. L'amiral Muselier a décidé de

désarmer le *Courbet*. L'allumage des chaudières immobilise un trop grand nombre de mécaniciens et de chauffeurs qui seraient très utiles sur les petites unités. Sur ce bateau de vingt-trois mille tonnes, de nombreuses générations de maîtres chargés ont tant accumulé de matériel neuf dans les soutes que nous en débarquerons plus de mille tonnes. Chaque jour, des détachements quittent le bord. L'équipage diminue d'autant. Je dois faire taire, un à un, les canons de 75 que j'avais remis en service avec tant de bonheur. Mais mon œuvre est achevée, chacun des hommes qui part d'ici a repris un moral de combattant.

19 mars. — Ce serait la fête de papa.

De Morsier part demain sur le *Léopard*. Je regretterai mon excellent second.

Une bonne plaisanterie : Mac Aguttes, chef du personnel de la Marine Marchande, ne sachant que faire des éclopés, des punis, des voyous, des déserteurs, les avait accumulés sur le *Léoville*, sacrifiant d'avance ce bateau dont il ne pensait pas qu'il reprendrait la mer.

Il en est nommé commandant.

20 mars. — Le commandant Gayral a envoyé à l'amiral James, non sans émotion, le télégramme fatidique : « A partir d'aujourd'hui, *Courbet* ne pourra plus tirer par suite dispersion personnel. »

Cette fin a quelque chose de poignant pour le vieux canonier, directeur de tir, que j'ai été. Je ne peux plus passer sur le pont sans être ému par la silhouette énorme des tourelles aux lourds tubes marron, par les noms inscrits sur les tapes de bronze finement ouvragées. Aujourd'hui nous allons stopper les chaudières. Le bateau va se refroidir comme un être mort. Mais je devrai y camper encore quelques jours pour liquider la situation.

Reçu ce matin la nouvelle que j'étais nommé commandant de la première escadrille d'aéronavale française. Bien entendu, elle n'existe pas. Mais ce procédé est conforme à nos plus chères habitudes. En France, ne m'a-t-on pas dit

qu'il y avait plus de colonels que d'avions de combat !... Pijaud me l'a d'ailleurs confirmé. C'est une méthode, évidemment ! Mais j'ai peu de goût à suivre des errements qui nous ont valu un désastre.

Commander une escadrille, ne serait-ce que le droit à certains avantages matériels ? Je me moque de tout cela. Comment ne l'ont-ils pas compris ? Ce que je suis venu chercher ici, c'est l'escadrille que je pourrai mener au combat. Mais où est-elle ?

Il est minuit. Nous avons eu une alerte assez brève. Toutes les alertes nous semblent brèves depuis la sale nuit du 10 mars. Temps de brume. J'avais en visite, ce soir, le fils d'Harry Baur. Sympathique. Parlé de son père, du théâtre, de Paris. Comme cela maintenant semble d'un autre monde, d'un monde ignoré ! Il me raconte la lamentable odyssee de son groupe de camions partis du front, arrêtés faute d'essence vers Angoulême, et son évasion par Saint-Jean-de-Luz.

21 mars. — Incident assez cocasse. Hier, Londres m'annonce par message deux cents matelots que je dois répartir sur les vedettes rapides. Les deux gradés préposés à la gare n'ont vu arriver personne. Ce matin, je cherche où a bien pu passer cet important détachement. Ils se sont trompés de train, ont pris une autre ligne où d'ailleurs les convois ont été stoppés pendant une partie de la nuit à cause d'un blitz. Les hommes se sont éparpillés un peu partout dans le comté, descendant où bon leur semblait. Recueillis par de braves gens, dans les cottages et dans les fermes, ils ont rallié individuellement tout au long de la journée, la plupart en auto, grâce à l'obligeance de leurs hôtes. Le plus fort, c'est qu'au branle-bas, tout le monde était là.

Aujourd'hui, le printemps.

27 mars. — Ma tâche ici est presque terminée.

J'ai dîné seul aux bougies, puis travaillé tard au rapport de désarmement.

Le spectacle ce soir était saisissant au crépuscule :

sur un ciel demi-caché, tout doré au couchant, se détachent les ballons argentés. *Belle-Poule*, *Amiens*, *Arras et Chasseur II*, accostés à couple, croisent leurs mâtures diverses. Sur l'eau noire, une flottille de cygnes viennent « au souper, élégants, immaculés, étranges. Le contraste extraordinaire entre les fins animaux et la coque lourde des navires de guerre, la finesse des vergues du voilier, la noirceur de l'onde, les silhouettes des cygnes évoquent un Gustave Doré.

29 mars. — La radio vient d'annoncer les nouvelles exigences des Japonais en Indochine.

31 mars. — J'ai fait l'ordre suivant : « La cérémonie des couleurs n'aura plus lieu à bord du *Courbet* à partir de demain, 1^{er} avril. Le pavillon sera halé bas ce soir en présence de tout ce qui reste d'équipage à bord. Une garde fournie par l'*Arras* rendra les honneurs. Demain matin, au jour, le pavillon français sera hissé à poste fixe en tête du mât arrière. »

La brève cérémonie a été poignante au coucher du soleil. Une bise glaciale nous faisait grelotter.

En bas, tout est inhabité, le poêle est froid. J'écris à la lueur de quatre bougies vacillantes. Il est huit heures du soir. Les sirènes hurlent l'alerte en ce moment même. Je n'ai jamais rien entendu de plus lugubre. Je suis seul. Mais il ne me reste plus que deux jours à attendre pour prendre le chemin de Pembroke-Docks, au Pays de Galles, où je dois faire un stage de perfectionnement sur les hydravions anglais.

1^{er} avril. — Je crève de froid. Restent à bord une vingtaine de pêcheurs de Sein. J'apprends d'une voie détournée qu'ils ont décidé de désobéir à mon ordre. Ils referont chaque jour, à leur usage personnel, la cérémonie des couleurs. Cela vient d'un très beau sentiment, je ne demande pas mieux. Mais pourquoi ne pas m'en faire part directement ?

Au moment de partir, je reçois la citation suivante

du commandant supérieur à Portsmouth : « Officier d'élite, appelé à commander le cuirassé *Courbet* dans des conditions très difficiles, a montré les plus belles qualités de bravoure et d'entraîneur d'hommes sous les bombardements dévastateurs de mars 1941 à Portsmouth, au cours desquels son bâtiment a abattu trois avions ennemis, suscitant partout l'admiration, constatée par moi, de son équipage. »

Les permissionnaires de l'*Arras*, de l'*Amiens*, m'apprennent, par bribes, que toute la ville de Portsmouth nous voit partir avec regret. Ses habitants s'étaient accoutumés à voir nos pompons rouges venir à la rescousse après les nuits de bombardement. A terre, un vieil épicier me rappelait hier que c'est grâce à l'*Arras* que, le 11 mars, la ville a pu manger du pain. Nos matelots boulangers avaient pétri sans arrêt pour alimenter la population.

L'amiral m'envoie une lettre d'adieux émus.

2 avril. — Huit heures du matin. Ciel pur, petite brise. Une vedette rapide est venue me prendre. Elle pousse. Rangés en abord sur la plage arrière, les vingt pêcheurs de Sein me rendent les honneurs. J'ai serré leurs mains avant de descendre.

Nous nous éloignons à toute allure. J'emporte la vision du cuirassé inerte, accoté à la lagune, énorme masse sombre dans la claire matinée d'avril, et dont les reflets gris, sur les échos de notre sillage, zèbrent la surface pâle des eaux.

Bientôt, la silhouette du navire diminue. Mais, de très loin, je peux distinguer encore, minuscule chose aux vives couleurs, notre pavillon qui flotte à la corne du *Courbet*.

de lui un excellent gouverneur, tandis qu'ici il ne sera jamais qu'un pilote parmi des milliers d'autres.

11 avril. — Mauvaises nouvelles générales. Les Allemands ont détruit Belgrade à l'heure de la messe, ensevelissant la population sous les ruines des églises.

Les troupes de Wawell sont obligées de battre en retraite en Lybie.

Quand trouverons-nous des raisons nouvelles d'espérer ?

Ce matin, j'ai décollé pour la première fois sur un Walrus. Mon instructeur, le lieutenant de la Royal Navy Stevens, est un grand garçon, fort et blond, au visage ouvert. Tout est facile. Je suis lâché après une demi-heure de double commande.

Ce soir, dans ma chambre du mess, l'aumônier anglais me donne une leçon d'anglais.

12 avril. — J'envoie un télégramme de félicitations à Kolb Bernard qui, avec son petit chasseur 41, a abattu avant-hier, dans la Manche, un Junker 88 qui l'attaquait à la bombe.

14 avril. — Aujourd'hui, long vol d'opérations sur Sunderland. J'ai tenu le manche en l'air, mais, bien entendu, l'amerrissage a été fait par le premier pilote. Pour prendre le plan d'eau, les hydravions doivent suivre le Mildford Haven, très bas, entre deux allées impressionnantes de ballons de barrage qui protègent les rives. Si le vent vient de l'ouest, on est obligé de remonter d'abord toute l'allée de ballons, d'en sortir pour virer et de la reprendre en sens inverse pour se poser. Toutes ces manœuvres sont très amusantes.

Écrit ce soir à l'amiral Muselier pour lui exprimer mes idées sur notre future aéronavale. J'explique que notre extrême pénurie en personnel nous contraint à former la plus petite unité existante : l'escadrille de chasse.

15 avril. — J'ai fait, ce matin, une belle bêtise. Bien

qu'on m'ait montré la nécessité de débloquer le gouvernail marin, je l'oublie à poste et viens de quatre-vingt-dix degrés sur la gauche pendant mon décollage. La falaise arrive à toute allure. Je décide de garder les gaz. Nous quittons l'eau peut-être trente mètres avant d'atteindre les rochers et, par un virage que je qualifierais de hardi s'il n'était pas indispensable, j'évite le coteau en surplomb. Au total, tout s'est bien passé, mais mon équipage anglais me fait le sale œil.

Ce soir, grande réception au mess des officiers où l'on a dansé jusqu'à deux heures du matin. Maintenant, la nuit est calme, bien que la ronde des bombardiers allemands, là-haut, continue. On préfère penser qu'ils ne sont pas pour ici.

Radio. Où allons-nous ? Vichy vient de céder aux Allemands le passage en Syrie pour leurs attaques contre l'Irak.

16 avril. — J'ai trouvé aujourd'hui un petit appartement au rez-de-chaussée d'une maison à un étage, dans Jermyn Street. Ma propriétaire est une vieille dame de près de quatre-vingt-dix ans qui semble ravie de m'avoir. Mon logement est très confortable, avec une chambre par derrière qui donne sur un jardin minuscule, rempli de plantes et de fleurs. Le climat est doux et, dans certains coins de la côte, il n'est pas rare de trouver une végétation subtropicale. Deux voisines, femmes d'officiers de la Royal Air Force, jeunes et jolies, s'occupent de mon ménage et font mon marché. C'est assez amusant. J'ai pris possession de mes meubles ce soir même et abandonné ma chambre du mess à l'aumônier anglais.

17 avril. — Il paraît que le Gallois aime beaucoup les Français. De toute façon, cet amour ne peut pas beaucoup l'encombrer, je suis dans toute la bourgade le seul représentant de l'espèce. Ce matin, quand mes deux voisines sont allées faire mon marché, non seulement les commerçants on refusé mes tickets d'alimentation, mais encore le prix des denrées, en apprenant que c'était pour le

« Frenchman ». Ce serait parfait si je pouvais déceimment accepter, mais j'ai dû prier mes voisins de ne plus arguer de ma nationalité. Le curé catholique du village est venu me voir ce soir. Il est gros et rubicond, parle très bien français et me sera d'un grand secours.

J'avais tué hier un lapin, je peux dire par mégarde, car c'est en dévalant un sentier à vélo que j'ai écrasé ce rongeur au prix d'une magnifique pelle. Pour me venger, j'avais décidé de manger le lapin. Comme j'étais trop occupé, M^{me} Bennett a eu la gentillesse de me le faire préparer. J'arrive au moment du repas devant un lapin bouilli, non salé, non aromatisé, une horreur enfin pour mon palais de Provençal. J'ai décidé d'apprendre l'art du civet à ma vieille propriétaire.

18 avril. — La vie d'un étranger dans ce Pays de Galles est pleine d'imprévu. J'avais proposé, à la légère, de donner des leçons de cuisine. Ce matin, n'ayant pas à voler, je faisais la grasse matinée, quand M^{me} Bennett arrive avec un lapin et me demande de lui montrer comment nous le préparons chez nous. Elle est accompagnée de trois voisines que cette histoire amuse. Première stupéfaction quand je demande du thym. On ne sait pas ce que c'est, personne n'en a jamais vu. Pourtant, l'une d'elles croit en avoir entendu parler. Pensant à un quiproquo à cause du langage, je franchis les trente mètres qui nous séparent du presbytère pour tirer cette affaire au clair. Nous voici donc chez le curé qui, à grands éclats de rires, tance mes voisines en gallois. Je comprends vite ce dont il s'agit, car, de retour à la maison, M^{me} Bennett me conduit dans son propre jardin où des bordures entières de thym croissent depuis toujours sans que ces innocentes se soient douté qu'il était bon de le mélanger parfois à la cuisine. Ce ne sera d'ailleurs pas leur seul effarement. Lorsque je prétends mettre un demi-litre de vin dans la casserole, ce sont des regards horrifiés et des têtes branlant de doute. Cependant, à midi, mon civet embaume la salle à manger où j'ai invité nos commères. Et chacune de se lécher les doigts.

19 avril. — Je suis allé en hydravion me poser près du *Courbet*. Les vieux pêcheurs, sous les ordres du fidèle Trégnier, m'ont fait une réception chaleureuse. Je suis en famille.

Un second-maître mécanicien, Vermeullen, m'apporte des nouvelles inattendues des batteries de 155 mobiles que je commandais à Montebourg en 1938. Il y était arrivé quelque temps après mon départ.

Les batteries ont été envoyées en Hollande en mai 1940. Elles ont couvert la retraite de Dunkerque. Avant d'embarquer pour l'Angleterre, les armements ont fait sauter les pièces sur place. Elles ont été plusieurs fois citées à l'ordre de l'armée. Jabet, mon remplaçant, est mort à son poste de combat.

20 avril, *Pembroke*. — Je rentre de Londres.

Visite hier chez l'amiral Muselier où je vais défendre mes idées. Il a posé sur son bureau la lettre que je lui ai envoyée la semaine dernière. Je peux lire à l'envers, indiscreètement, des mots tracés de sa propre main dans la marge : « Intéressant, travailler la question dans ce sens. » En paroles, l'amiral ne me fait au contraire que des objections. Est-ce pour que je l'aide à mieux les aplanir ? Mais le fait d'avoir déchiffré son appréciation me donne de l'assurance et je crois avoir enlevé le morceau. Voici la copie de cette lettre qui provoquera, je l'espère, la naissance des forces aériennes françaises sur le territoire de la Grande-Bretagne. L'amiral est à la fois chef des forces maritimes et aériennes. C'était à ce double titre que je m'adressais à lui :

« Amiral,

« Je viens de passer quelques jours à m'habituer au matériel anglais, et surtout au langage anglais, chose encore plus méritoire. Dans ma solitude de *Pembroke*, j'ai longuement réfléchi aux questions qui nous préoccupent pour fonder des forces aériennes stationnées en Angleterre. Je vous supplie de croire que mon opinion

n'exprime pas seulement mes préférences, mais qu'elle est le fruit de longues réflexions.

« Que voulons-nous faire ? Avant tout une unité française, commandée par des Français, allant au combat dans ces conditions et, il faut bien le dire, capable par ses succès de faire un bon renom à notre cause.

« Marin, vous avez penché tout de suite pour une formation aéronavale. Je ne suis pas de votre avis, je ne trouve vraiment pas logique que la première unité volante constituée soit du type aéronaval. Il y a une raison qui conditionne avec beaucoup de précision ce que nous pouvons et ce que nous ne pouvons pas faire :

« Je vis dans une station côtière de la Coastal-Command, mais au milieu de la Fleet Air Arm. Bien que volant sur des Walrus et des Swordfish, je vois tous les jours autour de moi la base des Sunderlands et des Catalinas. La quantité de personnel de maintenance qu'exigent ces gros appareils est invraisemblable. Il en est de même pour les bombardiers terrestres, lourds ou légers. Enfin, tout le personnel volant non pilote est également dans une proportion prohibitive pour nos maigres contingents.

« Or, voici nos ressources : de cinquante à quatre-vingts arrimeurs et mécaniciens provenant de la Marine, une dizaine de pilotes sur appareils de chasse, très peu de mitrailleurs, radios ou autres spécialités volantes. (On m'a dit que soixante radios de la Marine ont été envoyés un peu partout à travers le monde, surtout pour des services de 2^e Bureau.) Je ne peux pas chiffrer exactement le nombre des mécaniciens et des arrimeurs appartenant à l'Armée de l'Air, mais je sais qu'il est faible.

« Les données de notre problème sont bien définies. Nous avons moins de gens qu'il en faut pour constituer la plus petite unité viable : l'escadrille de chasse. C'est donc le seul but qui se présente à nous dans des conditions raisonnables.

« D'autre part, il ne faut pas oublier, et je l'ai noté plus haut, que nos pilotes en opérations sont tous chasseurs, que pour nos jeunes exaltés venus de France, l'appareil de chasse est celui qui convient le mieux, et de

beaucoup, à leur tempérament de Français avides d'en découdre.

« Toutes ces raisons, Amiral, me conduisent à une conclusion : nous devons dès maintenant instruire nos gens en vue de constituer une escadrille de chasse et c'est la seule chose que nous puissions faire dans un délai compatible avec nos aspirations. Je vous demande, à cet effet, de me faire muter dans la Royal Air Force où je me charge bien de prendre un Spitfire.

« Je vous demande d'agréer, amiral, etc...

24 avril. — La plaine de Thessalie, endormie depuis des siècles, tressaille sous les bottes nazies. Les Grecs, encerclés vers l'Adriatique, se rendent. L'armée britannique recule dans les Thermopyles. Des monceaux de cadavres allemands s'accumulent dans les défilés. Espérons que ce sera la saignée fatale à Hitler. Il est impossible qu'ils aillent partout, que diable !

27 avril. — Les Allemands sont à Athènes !... Les colonnes du Parthénon doivent frémir.

28 avril. — J'ai eu une sacrée émotion cette après-midi. Au retour d'un vol sur la Cornouailles, je viens d'apercevoir Milford Haven, quand un tracer passe devant mon nez. En même temps ou presque, deux Messerschmidts me dépassent, qui vont bien trop vite pour moi. Ils se séparent et tournent chacun d'un côté pour venir me rattraper. Les forces sont par trop inégales. Aussi, je pique vers Temby et me pose en vitesse à toucher le rivage. Je n'ai plus revu mes assaillants, mais j'ai eu chaud !

30 avril. — Les Britanniques évacuent précipitamment la Grèce. J'ai peur que cela ressemble singulièrement à un nouveau Dunkerque.

3 mai. — Un soulèvement en Irak contre les Anglais, annonce la radio. On ne compte plus les mauvaises nouvelles !

Nous entrevoyons heureusement quelques lueurs : aujourd'hui, pour la première fois, les Américains établissent des patrouilles armées pour les convois.

4 mai. — Douce émotion, ce soir. Au moment où j'arrivais à mon appartement de Jermyn Street, une de mes voisines m'apporte une lettre bizarre. L'enveloppe porte : « Commandant Jubelin, Angleterre », avec un timbre tamponné de Lisbonne. C'est tout.

Dedans, sur une page d'écolier, j'ai trouvé un petit poème enfantin d'Annick, les *Rues de Seillans*. Cela tenait du miracle et j'ai tout bêtement pleuré des larmes de joie. Annick a douze ans. Elle n'était qu'une toute petite fille quand j'ai quitté la France en 1938 pour embarquer sur le *Lamotte-Picquet* en Extrême-Orient. Quand la reverrai-je ? Et comment lui dire que je pense à elle, comme je pense à Maman, chaque jour ?

Je me suis fixé, en arrivant ici, de ne jamais écrire en France. Il est bien suffisant que notre départ d'Indochine ait provoqué des représailles ridicules. Car, sauf les quelques gens que j'ai nommés, les autres personnes accusées de complicité n'avaient appris mon évasion que par les journaux.

J'ai une peur atroce qu'on inquiète ma mère et ma sœur. J'espère qu'Annick, enfant, trouverait plus facilement grâce. Mais il est inutile d'envoyer des lettres qui, pour ma seule satisfaction de savoir, peuvent provoquer les répressions les plus ignobles.

Je n'aurais jamais pensé à cela autrefois, je n'aurais jamais imaginé que la haine existât. Mais le visage de notre France, déchirée en 1936 par les passions politiques, m'a suffisamment averti.

Je suis émerveillé en tout cas par le trajet qu'a suivi cette lettre, avec son adresse rudimentaire.

Venant de France, il est naturel qu'elle ait abouti à notre quartier général où je ne suis pas un inconnu. Mais quel cheminement l'a-t-il conduite par cette neutre Lisbonne ? Quelle complicité de postier sympathisant ?

6 mai. — Les jours ont passé. Des jours qui seraient heureux, même en temps de guerre, s'il n'y avait pas l'horrible défaite de la France et s'il n'existait pas des êtres chers dont je ne sais rien.

Ce matin, premiers bombardements en piqué. Je trouve cela passionnant et réussis très bien à mettre mes huit bombes dans la cible.

Depuis vingt heures, nous sommes en alerte. On a d'abord cru que c'était pour notre base. Mais les avions sont allés un peu plus loin, à Havefordwest, capitale du Pays de Galles Sud.

12 mai. — Hélas ! ça y est. Pembroke vient d'être en grande partie détruite. L'alerte a sonné à minuit trente. Les sirènes n'avaient pas achevé de mugir que trois bombes faisaient ressauter la maison. Je me suis précipité au premier étage où ma vieille propriétaire, malade depuis trois jours, ne peut pas bouger. Je l'ai descendue dans la cave promue au rang d'abri. D'abri, il n'en existe pas et le moindre pruneau traverserait certainement ces maisons de briques. Je demande à M^{me} Bennett si elle a peur :

— Bien trop vieille. A mon âge, la mort est une chose indifférente.

Je suis ressorti dans le jardin. Dans le ciel pur, où trône une lune énorme et toute blanche, passent des groupes de bombardiers. J'ai peur. Dans un sifflement, avec un grand sursaut de la terre qui souffre, un coup très proche ouvre la porte du jardin, effrite les vitres et fait voler les rideaux. Dans la rue, trois incendies flambent tout près. Les glaces des devantures, pulvérisées, jonchent les trottoirs. Les gens s'affairent, surveillent leurs étalages ouverts à tout venant. Ce souci, sur le moment, m'a semblé excessif. D'autres, par contenance, balaient les éclats de verre. Je suis revenu dans ma chambre aux fenêtres éventrées. Mon lit est parsemé d'éclats de verre et le froid s'engouffre par l'ouverture.

La fin de l'alerte vient de sonner. Je ne suis pas très fier. C'est une chose très désagréable que d'avoir eu peur et je viens de découvrir que seule l'action m'avait permis

d'échapper à cette sensation de ventre resserré, de cœur qui se met à battre. Et dire qu'à Portsmouth, sur le *Courbet*, je ne m'occupais même pas des bombes ! C'est tout autre chose, sous le même danger, de rester inactif ou d'avoir à commander des hommes.

La ville frémit. Camions, autos militaires, autos de pompiers, font vibrer à leur tour le sol. Les gens crient dans les rues, les chiens aboient.

J'entends mes deux jeunes voisines qui rentrent ; elles étaient à une soirée de danse au mess.

13 mai. — Cette sorte de guerre est répugnante. Ce matin j'ai vu l'importance énorme des dégâts : la station de la Royal Air Force était le but visé. Quelques mines ont anéanti des blocs entiers de maisons. Le superbe mess où je logeais avant d'avoir un appartement en ville n'est plus qu'un tas de pierres fumantes. Les déblayeurs s'affairent. J'ai assisté à des scènes déchirantes. Le plus dur, c'est de voir des gens, l'air égaré, tourner autour des ruines pour chercher un être cher enseveli. J'ai eu soudain envie de vomir. D'un tas de gravats, une petite main, seule, émergeait encore intacte à côté d'un corps broyé.

Mais la station continuera son activité. Au moment où j'arrive, on est en plein déménagement. Nous allons nous installer à une quinzaine de kilomètres sur le bord d'une rivière. Les officiers devront loger dans un château réquisitionné par l'armée : Lawreny Castle.

Me voilà bien éloigné de mon petit appartement. Aussi, ai-je acheté, séance tenante, une petite motocyclette pour rentrer à Pembroke lorsque je ne suis pas de service.

14 mai. — Pembroke-Docks est une cité ouvrière, construite en briques, dont les maisons n'ont pas toujours un étage. Les bombes y ont fait des ravages terrifiants. Il s'ensuit que pendant la période actuelle de nuits très claires, favorables aux attaques ennemies, la ville est désertée. Ne restent que les équipes de sécurité, police et pompiers.

Ce soir, qui est encore un soir de pleine lune, il y a une chose que je veux étudier, c'est la peur.

Ceux qui n'auront pas vu de blitz, ceux qui n'auront pas éprouvé cette impression d'aplatissement au moment où les bombes arrivent en sifflant et ce sursaut de tout l'être quand la terre vibre, ceux qui n'auront pas vu la colonne d'étincelles et de flammes, le fracas des maisons qui s'écroulent, des pierres qui déferlent, ceux-là ne peuvent pas affirmer qu'ils n'auront jamais peur.

Le village s'est vidé avant la nuit. La population entière va loger dans les fermes et les hameaux avoisinants. Je m'éclaire à la chandelle, le gaz est coupé dans la ville pour près d'une semaine. J'ai l'impression d'être dans un monde désert. Pas un chat dans les rues d'habitude bruyantes, aucun pas sur les trottoirs. Il est plus de minuit, l'astre s'est levé. Voici l'alerte et presque aussitôt, dans le grand silence, naît le vrombissement lointain des escadrilles. Il y a du bruit à ma porte. Je suis surpris, car j'étais à peu près sûr d'être seul dans cette rue. On heurte de nouveau. Je vais ouvrir. Un terrier irlandais se précipite dans mes jambes, me fait mille amitiés. Il a trouvé l'unique maison habitée et, abandonné de tous, est venu partager ma solitude. Je l'ai fait manger et il dort maintenant comme chez lui, en rond devant la cheminée. Les bombardiers sont passés, ils vont plus loin.

La radio vient d'annoncer l'histoire loufoque de Rudolf Hess qui s'échappe de Berlin et vient se jeter en parachute près de Glasgow. Une seule explication possible : il est menacé de mort par Hitler. Que tout cela est bizarre !

16 mai. — C'est au coin d'une cheminée monumentale, dans un grand fauteuil armorié, que j'écris ce soir à Lawreny. Les exigences de l'entraînement m'ont obligé d'abandonner mon petit appartement de Pembroke. J'ai retrouvé mes amis de la Royal Navy qui partagent, non sans incidents avec l'Armée, ce superbe manoir réquisitionné. Le pays est très beau. Le château s'érige au sommet d'une colline ronde, un parc touffu l'entoure de près,

avec des échappées axiales qui découvrent le fond des vallées. Le printemps éclate de partout. C'est une féerie de fleurs dans les prés, boutons-d'or, pâquerettes et coquelicots.

Bonne journée d'entraînement. Mais les mauvaises nouvelles ternissent la joie du travail accompli. La France permet aux Allemands de passer par la Syrie pour attaquer l'Irak. Cela va faire certainement un *clash* avec les Anglais. Je voudrais être digne de l'hospitalité qu'ils me donnent, mais je ne veux pas être envoyé sur un théâtre d'opérations où je peux trouver un Français devant moi.

17 mai. — Pour atteindre le château en venant de la rivière où flottent nos hydravions, il faut gravir un raccourci raboteux. Tout à coup, l'œil découvre l'autre versant. Ce soir, je me suis arrêté un instant au faite. Autour, c'est une grande prairie. Des agneaux immobiles broutent. Les fumées de Lawreny Castle montent droit au-dessus du bosquet. Calme lourd, troublé seulement de cris d'oiseaux. Et soudain, venant de par delà les collines, les sirènes viennent détruire la paix du soir, si lointaines, si irréelles qu'elles émeuvent à peine. Au-dessus du plafond, un groupe d'avions ennemis passent, avec cette chanson syncopée que font les moteurs derrière un écran variable de nuages.

Les copains sont partis en permission. J'imagine leur joie en pensant à celle que j'aurais d'embrasser ma mère et Annick.

20 mai.

— *They ring you up, sir.*

Je levai le nez de mon livre et toisai le serveur du mess.

— Comprends pas, dis-je d'un air ennuyé.

— *They ring you up, sir*, répéta l'Anglais avec plus de lenteur.

Si au moins cet animal faisait un geste ! Ne pourrait-il pas parler comme tout le monde ? Mais je me rendais compte que j'étais injuste et un peu ridicule.

— *Sorry*, je ne comprends pas.

Depuis que j'avais été détaché dans la Fleet Air Arm, la même comédie se répétait chaque fois, pour la plus grande joie de mes camarades britanniques.

Si je m'étais en effet tout de suite adapté au maniement des Walrus, lourds hydravions amphibies, en revanche mon esprit restait hermétique au jargon des matelots anglais, truffé d'argot et fleuri des accents des comtés et même des Dominions. Il est vrai que je commençais à entendre la langue plus classique des pilotes, tous officiers. Mais, ce soir, ils étaient en congé et j'étais resté seul dans le calme du vieux château.

Le domestique, le poing rapproché de l'oreille, revint à la charge, doublant de sa mimique une expression plus perméable :

— *They call you on the telephone*, articulait-il maintenant.

C'était compréhensible. De mauvaise foi, je balançai quelques secondes, puis :

— Ah ! téléphone ! Pourquoi pas le dire plus tôt ? Mais si tous vos compatriotes parlent le même charabia, j'ai diablement peur de n'y rien comprendre.

Je sortis dans le vestibule, saisis l'écouteur.

— Allô !... Ah ! bonsoir, Stones. Eh bien ! j'ai de la chance, de tomber sur vous !

Stones, lieutenant commander du Central Operations, avait vécu vingt ans en France. Sans l'avoir vu, je commençais à le bien connaître, car, lorsque je n'arrivais pas à me faire comprendre de ses camarades, il venait, de bonne grâce, leur servir d'interprète au téléphone.

— Je n'ignore pas que vous êtes au repos, me disait Stones, mais Solent et Plymouth sont en l'air. Personne pour une mission urgente. Un pêcheur vient de voir un sous-marin en surface, trois milles sud de Smart. Un convoi de douze rafiots, cap à l'ouest, doit y être vers deux heures. Il faut bombarder le Jerry pour qu'il reste sous l'eau. Cela vous va-t-il ?

— Entendu. Je vous passe le matelot. Expliquez-lui le coup pour l'alerte.

Je fis signe au serveur de prendre la suite.

Pendant que je retraversai le hall, dont les vitraux vibraient sous la bourrasque, je pensai soudain que je n'avais jamais volé de nuit sur Walrus et, aux bombardements d'exercice, jamais préparé moi-même le lance-bombes. Quelle erreur d'avoir accepté sans réfléchir, après avoir tant prêché la prudence aux jeunes !

« Il faut que je rappelle le Central. Complètement idiot de décoller dans des conditions pareilles, dans ce sacré pays que je connais mal. »

Encore si j'avais pu me faire entendre de mon équipage, mais nous n'avions pas un mot de commun. Alors n'était-il pas injuste de mettre en commun le sort de nos carcasses ? J'hésitais. Refuser, c'était avouer mon impuissance à faire un métier dont j'aurais vite connu les routines locales, si les circonstances me laissaient le temps de m'y accoutumer.

« Et dire que j'ai sollicité les bureaux pendant un mois pour être nommé ici ! »

Arrivé devant la porte, j'en tournai machinalement la poignée. Le vent poussa contre moi le lourd vantail avec une violence inattendue. N'était-ce pas là l'excuse ? L'appareil chargé de bombes serait déjà difficile à décoller, à manœuvrer dans les révolins (1) qui le dresseraient, au-dessus de la rivière étroite et encaissée, contre le flanc des collines.

Mais il me répugnait d'invoquer un motif qui aurait pu convenir à n'importe quel pilote. Et, sans me soucier de mes propres contradictions, je me refusais maintenant le seul prétexte qui m'aurait évité d'avouer mon inexpérience, l'excuse justement que je cherchais deux minutes plus tôt.

J'étais resté sur le seuil pour habituer mes yeux à l'obscurité, mais l'ombre ce soir était si épaisse qu'on ne distinguait, entre la couverture des nuages et le chaos terrestre privé de lumière, qu'une mince bande blafarde.

(1) Marine : déviation et tournoiement du vent quand il rencontre un obstacle.

Pourtant, le manoir de Lawreny coiffait un mamelon abrupt d'où l'on découvrait le pays, par beau temps, à vingt lieues à la ronde.

De la terrasse, un raccourci familial descendait tout droit au plan d'eau. Je trébuchai plusieurs fois avant d'en trouver la naissance parmi les touffes de genêts, m'engageai dans le raidillon, perdant pied à chaque instant sur la terre grasse, tandis que les buissons, lourds de pluie, m'aspergeaient au passage.

Au point où le sentier dévalait dans le chemin de halage, un amandier en fleur égayait une sombre allée de tilleuls. Malgré l'obscurité, je venais d'en repérer la boule claire, quand je fus frappé par un bruit de voix : les matelots m'avaient devancé. D'ailleurs, on découvrait déjà la crique de vase où l'appareil d'alerte attendait les essors imprévus.

Des lampes-torches couraient sur la nacelle du moteur et sur le fuselage, révélaient la présence de l'amphibie, bien assis sur ses roues que les ornières bloquaient dans la vase, et le faisceau de clarté qui balayait les ailes supérieures restitua pour une seconde au lourd Walrus sa dimension redoutable. Je pensai :

« Pourvu que celui-ci ait la baraka ? »

Car je suis superstitieux. Pour moi, tout avion a une âme, un apport de chance personnel. J'aurais aimé choisir mon appareil.

Mais seul l'amphibie d'alerte était tiré au sec au crépuscule, pour recevoir les derniers soins avant l'envol. Les autres hydravions, la vedette les amarrait pour la nuit en abord du fleuve, sur des corps morts qu'on avait largement espacés afin qu'ils soient moins vulnérables aux bombardements.

« Oui, pourvu qu'ils me l'aient bien choisi ! »

Le youyou, dont le moteur pétaradait de bouée en bouée, venait d'allumer le troisième feu bâbord, dont la lueur rouge serpenta au gré du clapotis.

— Mauvais temps pour voler, lança derrière moi la voix grasseyante, facile à reconnaître, du lieutenant Haller.

Originaire de Guernesey, il parlait un français plein d'intonations normandes.

— Pas si mauvais, on a vu mieux.

— Mais les nuages sont bien bas.

Ils étaient si bas, les nuages, que du pied de la falaise on ne distinguait de limite entre ciel et terre, qu'aux déchirures des nimbus effilochés par la ligne de faite.

— On m'a prévenu. J'ai pensé que je pourrais vous être utile.

Je le remerciai. La présence inattendue de l'Intelligence Officer m'était précieuse. Au moins me distrairait-il de mes soucis. Ce serait bon de parler français, de parler sans effort.

— Le décollage ne sera pas facile, ajouta-t-il.

Mais ce n'était pas ce qui m'inquiétait le plus. Pour conjurer le sort des manœuvres coutumières, il me suffisait de serrer dans le fond de ma poche mes médailles porte-bonheur. Et si le départ devait être acrobatique, ce n'en était pas moins une routine du métier.

J'avais un bien autre souci : je ne savais pas me servir de Mickey Mouse. C'est un petit lance-bombes, dont le surnom vient de l'exiguïté de ses dimensions. J'exprimai mes doutes à Haller.

— S'il n'y a que cela qui vous gêne, c'est facile. Je peux vous en montrer le maniement en cinq minutes. Le tout, vous le verrez, c'est de ne pas larguer les bombes trop tôt, quand on prépare l'appareil. C'est la maladie des midships à l'entraînement. Mais un pilote de votre expérience n'a pas de ces étourderies !

— Sait-on jamais !

Je pensais aussi que j'avais peur de ne pas retrouver notre petite rivière dans tout ce noir, car le balisage avait été réduit aux seules bouées lumineuses depuis qu'un Heinkel avait largué ses pruneaux à l'instant où l'on allumait le projecteur de piste pour un amerrissage. Il fallait maintenant une connaissance familière du comté pour faire son point parmi le lacs des cours d'eau. Ah ! les Boches ne nous trouveront pas.

« Et moi non plus, pensai-je, j'aurai l'air malin. »

Nous arrivions près du Walrus. Une rafale plus violente chassa dans nos pieds la bâche du moteur que le mécano venait de larguer.

— Damné temps !

— Oui, de quoi décorner tous les...

La courtoisie me retint d'achever. Parlant à un Français, la verdeur de l'expression ne m'aurait pas rebuté.

Mais, simplement, Haller acheva :

— Oui, tous les cocus de la terre.

Je restai surpris. Je n'aurais jamais cru le jeune homme capable de déparler.

Car Haller était d'aspect timide. Frais émoulu d'Oxford, il avait perdu une jambe dans un accident d'auto. A l'escadrille, où tous les pilotes étaient à peu près de son âge, il ne sortait de sa mélancolie d'invalidé que pour vivre intensément la guerre au cours de leurs récits. Et, au milieu de leur exubérance, il s'était d'instinct rapproché de moi.

Oui, je savais bien que vingt mois de service à la base lui avaient acquis assez d'expérience pour jauger ma témérité cette nuit. J'étais sûr qu'il en devinait clairement la cause. Dans sa candeur, il s'était fait un devoir de me faire revenir sur ma décision et, non sans finesse, tentait, en me parlant ma propre langue, d'atténuer un complexe gênant. Mais, à chaque mot, Haller avait peur d'égratigner mon amour-propre.

— Vous savez, commandant, les gens du Central, dans leur cave bétonnée, n'ont aucune notion du mauvais temps. Pour eux, le bulletin météorologique est un simple petit bout de papier collé au mur. En France, j'en suis sûr, vous n'auriez pas volé dans des conditions pareilles. Je vais remonter leur dire qu'il n'est pas raisonnable de décoller, ajouta-t-il avec hâte.

— Jamais de la vie, on peut très bien voler.

— Comme vous voudrez.

Mais Haller avait visé juste. En France, de toute évidence, j'aurais annulé le vol. Ce garçon m'était à la fois sympathique et m'agaçait.

Nous étions parvenus à l'appareil. A chaque rafale,

les haubans donnaient des modulations de violoncelle. Je posai la main sur l'aile qui frémissait. Sous les surventes, le Walrus tanguait dans sa souille d'argile et au bout de la cale, des crêtes d'écume venaient se dissoudre dans la vase du rivage.

Plus loin, le youyou avait fini d'allumer les dix feux (cinq verts et cinq rouges) de la piste de départ. La perspective réduisait à une mince bande la zone balisée et, au delà, c'était l'inconnu du plan d'eau, l'inconnu des obstacles, des falaises et des collines, c'était l'inconnu de la nuit avec son ciel lourd que le vent de suroît traînait sur les sommets.

— Damné temps, répéta Haller, obstiné.

Cette fois, seules les clameurs du vent lui répondirent, qui tourbillonnaient au bout de la ligne d'envol dans le coude brusque de la rivière.

Le fuselage venait de s'éclairer et, par le hublot étanche, nous pouvions voir Johnie, le radio, qui déplaçait les cartes. J'étais si sensible aux prémonitions que ce que n'avait fait ni l'orage, ni Mickey Mouse, ni l'insistance de Haller, la seule vue du petit rouquin faillit le réaliser. Johnie, avec son air chafouin, son visage taché de son et son humour de cockney, m'exaspérait. Il est vrai que cet humour s'exerçait souvent à mes dépens.

— Vous n'aimez guère Johnie. On l'a affecté pourtant à votre avion parce qu'il sait un peu le français.

— Ah ! parlez-m'en ! Il est propre, son vocabulaire !

De fait, le quartier-maître, ancien chasseur dans un restaurant mal famé du Soho, ne connaissait du français que quelques termes techniques, — cuisine ou prostitution, — ceux qu'il employait avec ses clients.

— Il n'est pas mauvais garçon, plaïda l'Intelligence Officer.

— C'est bien possible, mais je vous assure que je l'enverrais bien à tous les diables.

Sensible au facteur psychologique, je me sentais soudain las. Ici où j'avais besoin, pour me faire comprendre, de la bonne volonté de tous, l'attitude de Johnie enlevait

à notre équipe l'âme sans laquelle la guerre devient une occupation morne et dangereuse.

Il eût suffi à ce moment d'une bourrasque, d'une intervention nouvelle de mon compagnon, pour que j'abandonne. De jour, Haller aurait trouvé sur mon visage ce signe de défaillance. Mais une courte accalmie, l'ombre et le silence me laissèrent prisonnier de mes résolutions.

— *Good evening, sir !* lança gaiement Smith, le mécano, qui dégringolait de dessus la carlingue où il venait de donner un coup d'œil au niveau d'huile.

Celui-là, au moins, était un brave garçon. Ancien garagiste dans un hameau du Hants, petit et rond, avec des joues vernissées de gosse, il avait une façon à lui, quand le moteur démarrait du premier coup, de me cligner de l'œil qui me ravissait.

La présence de Smith ranima en moi l'instinct de conservation pour l'équipe.

— Eh ! Haller, puisque vous êtes là, pouvez-vous lui dire que ce vol est dangereux ?

— *Hello ! boy*, traduisit le lieutenant, *you know, it will be a tricky job.*

— *Don't mind*, rétorqua le mécano.

— Il s'en fout, comme on dit chez vous, interpréta Haller.

— Oui, j'ai compris. Dites-lui que c'est un chic garçon.

— *The french officer says you are a good fellow.*

— *Oh ! thanks*, remercia Smith, avec une grimace de plaisir.

Il disparaissait déjà du cône de clarté.

Johnie, dans la carlingue, manipulait les boutons du poste radio. Sous son toupet carotte, son visage attentif et qui ne se savait pas observé, révélait un tel soin de sa tâche que je sentis fondre un peu de mon antipathie.

— Vous voyez qu'il n'est pas si mauvais que ça, glissa le perspicace Haller à mon oreille.

— Oui, mais d'habitude il ne le montre guère. Si

c'était un gars de chez nous, il y aurait belle lurette qu'on se serait expliqué.

Les éclats de voix et le grincement des essieux du chariot à bombes, que deux aides retenaient sur la pente, m'interrompirent. L'autre souci surgissait de nouveau.

— Dites-moi, Haller, pendant qu'ils accrochent les purneaux, si vous m'expliquez Mickey Mouse.

— *All right*, allons-y !

Haller gravit le fuselage. Nous glissâmes dans l'abri vitré.

— Voici votre redoutable Mickey Mouse, dit l'Intelligence Officer.

Il s'était assis dans le fauteuil du pilote, avait posé sa main sur le lance-bombes. Incrustées dans la planchette d'ébonite, huit lames de cuivre divergentes luisaient dans la pénombre comme un bouquet d'épis.

— Les bombes, quatre sous chaque aile, sont larguées par le circuit électrique. Le courant est fermé par le passage de ce balai sur les bandes métalliques du tableau.

Haller me désignait une manette dont l'extrémité venait, sur la surface de l'isolant, successivement au contact des huit plots.

— Tout ça ne m'a pas l'air très sorcier, affirmai-je.

— Oui, mais attention ! Avant le bombardement, il faut amener le frotteur à sa position d'armé. Il passe alors sur chacune des lamelles de cuivre. Si vous oubliez de couper le contact général, vous larguez les bombes quand vous vouliez seulement les préparer.

— Et comment couper le courant ?

— Ici. Ce petit interrupteur dans le coin du tableau.

— Bon. Avant de piquer sur la victime, je dois accrocher le frotteur à l'extrémité opposée. Si j'oublie de couper, crac... mes huit bombes foutent le camp. Ouvert : haut, fermé : bas. *All right?*

— *That is correct*, mais attention !

— Ça va, ça va, j'ai compris.

La simplicité de Mickey Mouse m'avait amusé comme un rébus d'enfant.

Dix minutes plus tard, nous commençons à glisser sur le fleuve.

On dérivait rondement, tandis que le youyou, après nous avoir déhalés jusqu'aux premières bouées, avait largué le Walrus en plein courant. Avant de décoller, je devais rentrer les roues de l'amphibie. Ma main, en cherchant à tâtons près du plancher le levier de la pompe hydraulique, rencontra celle de Johnnie qui m'avait devancé.

Je pensai que l'âme de mon appareil, ce soir, était plus solide.

Deux chocs caractéristiques indiquèrent que les roues venaient de s'encaster dans les ailes. L'amphibie était redevenu hydravion. Hydravion, il glissait librement.

Smith lovait la remorque dans le trou avant, avec le même soin qu'il eût pris un jour d'inspection.

— *Hurry up* ! lui criai-je.

Mon mécano apparaissait enfin à quatre pattes dans le fond du fuselage. Il s'assit à ma droite et tira le panneau supérieur. Les explosions du moteur s'assourdirent quand le dôme de la carlingue, avec un long grincement, se referma sur nous. Nous étions ainsi retranchés du monde, dans notre boîte de duralumin et de plexiglass. Chose étrange, l'emblème de l'escadrille, une figure ailée du bœuf Apis, ornait la coque sous la tourelle avant.

« Il ne nous manque même pas les signes hiéroglyphiques des cerueils égyptiens », pensai-je, l'esprit gâté d'idées malsaines.

Smith achevait ses vérifications.

— *Ready, all clear* ! cria-t-il, le pouce levé.

C'est le signal que j'espérais. Mi-tourné, je distinguai, dans la pénombre, le visage anxieux attaché au mien. N'était-ce pas son baptême de nuit ? — La peur, qui pouvait se vanter de l'avoir ignorée pour son premier décollage dans le noir ? — Cette peur, installée contre moi, je savais si bien qu'il fallait la vaincre, que je m'en trouvai tout affermi, moi, le seul maître à bord.

J'éteignis les cadrans dont les reflets teintaient les vitres de lueurs gênantes et attirant le lourd volant

contre moi, du geste dont on ramasse une gerbe, scrutant la nuit au delà des feux de piste, je poussai la manette des gaz.

De ses six cents C.V, le moteur Pégasus gronda. Dans le paysage sans repères, je sus que l'appareil se cabrait en voyant basculer sous la coque la double ligne des bouées. Le Walrus prenait sa course, résonnait à chacun des coups qui l'attaquait à la cadence accélérée d'un tambour de jazz. Déjà les deux dernières bouées se précipitaient à notre rencontre, nous croisaient en traits de feu, nous abandonnaient à l'ombre informe.

« Pourvu qu'il n'y ait pas d'épave ! »

Les embruns ruisselaient sur le pare-brise.

Il ne fallait plus essayer de voir dehors. La seule chose à faire : épier sur l'horizon artificiel l'image dérisoire mais fidèle de la lutte que livrait l'appareil. Pour donner la lumière, je tâtonnai, mais dix secondes à peine, car le manche m'échappait brutalement. Le volant cognait sur ma poitrine. Je savais que je jouais un jeu de hasard. Il y a ainsi, dans la vie du plus prudent, des minutes où le destin prend les commandes.

Alors, je ne regardai plus que les deux taches blêmes des mains du mécano crispées sur le tableau de bord. Chaque coup, Smith semblait le ressentir au creux de l'estomac et détournait la tête pour ne plus voir la nuit cogner à notre vitre.

Au delà, mon regard se captiva soudain à la course du ballonnet tribord qui, sous l'aile, rejetait comme un labour deux renflements d'écume phosphorescente. Le sillon, soudain, se rétrécit, ne fut plus sur l'eau sombre qu'un mince trait luisant, disparut. Rien ne resta que le noir dans quoi notre appareil s'enfonçait sans heurt. Nous volions.

Alors, Smith, dans son allégresse, cria :

— *All right, sir !*

Il croyait que tout danger était fini avec le dernier choc du redan dans le clapotis. Mais j'avais perdu, en quittant l'eau, toute notion d'espace. Et tandis que l'ap-

pareil accroissait sa vitesse, de tout mon être je guettais le retour, par-dessus les collines, de ces bandes pâles qu'on voyait du château. A un remous, je devinai que nous arrivions au point où la falaise tourne vers le sud. Une trace grise salit la vitre, s'étendit : lueur d'un ciel d'orage qui rendait enfin à notre monde une première dimension.

— Ça va mieux, ça va bigrement mieux.

Nous venions juste d'être délivrés du danger de nous écraser. L'appareil grimpait toujours, le pare-brise redevenait opaque dans la base des nuages. Je rendis la main. Nous stabilisâmes notre course entre terre et plafond, et les grains, estompés comme des taches d'encre sur un papier buvard, emprisonnèrent l'avion au creux des sinueuses vallées.

Nous volions pourtant vers notre mission.

Trois heures après, je me posai à l'aube sur la rivière. J'échouai le Walrus dans la crique d'où nous étions partis.

En haut du raidillon, j'allais pousser la porte du hall, quand je rencontrai Haller. J'étais las et écœuré.

— Mais, qu'est-il arrivé ? me demanda-t-il.

Nous nous assîmes près de la table. Devant mon air de désarroi, il avait laissé glisser son stylo, prêt à recueillir des confidences, plutôt qu'un compte-rendu officiel.

— Vous avez vu comment j'ai décollé ?

— Oui, magnifiquement.

— Ce n'est pas ce que je veux dire. Le plafond était très bas. Nous étions obligés de rester dans le creux des collines. Près de Devonport, Johnie me crie que la ville a depuis peu des ballons de barrage. J'ai viré court pour les éviter. Je me trouve devant la falaise coiffée de nuages. Je vous fais grâce des détails. Pendant dix longues minutes, il m'a fallu chercher une issue vers la mer, Je vais enfin survoler l'eau, je me souviens qu'il

faut armer Mickey Mouse. Mon attention s'était usée. J'ai oublié l'interrupteur. En tirant le levier, j'ai vu les bombes de l'aile gauche quitter l'avion.

Je me tus. J'hésitais à poursuivre.

— Et vous savez où elles sont tombées ?

— Nous volions très bas, cent mètres à peine, si bas que les lueurs des explosions ont rougi l'intérieur de la carlingue. Malheureusement, elles révélaient aussi des pans de murs, un toit. Je n'ai pas pu voir au juste, mais c'était en plein sur des maisons.

Un pli sévère creusa le front de l'Intelligence Officer. Il reprit, d'un geste machinal, son stylo. Il procédait désormais à un interrogatoire.

— Je sais bien qu'on en reçoit depuis six mois, mais c'est vraiment huit bombes de trop.

Le reproche me toucha au vif, j'eus un réflexe de défense.

— Si votre saleté d'appareil avait une sécurité de lancement, on ne ferait pas de pareilles méprises.

— C'est bien possible.

Un silence suivit. J'avais une envie aiguë d'apprendre les conséquences de mon erreur.

— Est-ce qu'on peut téléphoner à Devonport ?

— Tout de suite.

Haller montrait autant que moi le même espoir d'être rassuré. Nous nous dirigeâmes vers le vestibule pour téléphoner. Je ne compris presque rien à ce que disait Haller. Enfin, il raccrocha.

— Alors ?

— Rien de nouveau. Pas d'alerte ce soir par extraordinaire. Dans un sens, cela est plutôt mauvais pour vous, car vos huit bombes ne pourront pas être attribuées aux Boches. La Home Guard n'a pas encore été saisie, ils rappelleront.

— Bientôt ?

— Je ne crois pas. Ils ont pris l'habitude. Et vos pruneaux n'ont pas dû remuer la ville entière, rassurez-vous.

— Le ciel vous entende !

— Peut-être seraient-ils plus émus, s'ils savaient d'où ils viennent, rectifia Haller, sans indulgence.

— En tout cas, j'ai fait une heure et demie de patrouille en rase-mottes ; peut-être que ça a servi à quelque chose. Si un sous-marin était dans le voisinage, il a bien fallu qu'il reste sous l'eau.

— Espérons-le, me concéda-t-il, le mieux est d'aller vous coucher. Je vous promets de vous secouer dès que j'aurai des nouvelles.

Je ne me fis pas prier, mais je fus long à trouver le sommeil. J'étais trop vieux, ma place n'était plus ici. On croit rester jeune. On vit avec des gosses de vingt ans et pour peu qu'on ait gardé de l'enthousiasme... Puis, crac, un coup dur. Je ressassais dans mon esprit le sale moment. Johnie, dans mon dos, devait ricaner. Et je n'avais pas osé regarder le bon visage du mécano. J'étais en fureur contre moi-même. C'est pour cela que j'avais piqué vers les premiers bateaux que je venais d'apercevoir sur la surface pâle de la mer et que, pendant près de deux heures, j'avais tourné autour du convoi à toucher les vagues. Ce n'est pas facile de nuit, mais au moins le danger m'avait-il distrait de mes pensées.

— *Hello, commandant, hello !*

Les paupières encore closes, je reconnus la voix de Haller qui me secouait sans ménagement.

J'ouvris les yeux. Il était près de midi, le soleil baignait la chambre.

— Commandant, un télégramme !

Le ton gai et les gestes de Haller me décidèrent à grogner. En reprenant conscience, j'avais retrouvé mes angoisses de la veille.

— Ecoutez, je traduis :

« Les lords de l'Amirauté témoignent leur satisfaction à Walrus d'alerte. Stop. Commodore convoi signale magnifique travail accompli au ras de l'eau dans conditions visibilité dangereuses, obligeant sous-marin ennemi, au moment où il prenait contact, à plonger précipitam-

ment. Stop. Adresse et esprit de décision du pilote ont ainsi épargné au convoi pertes certaines. »

— Ça, par exemple !

— Vous avouerez que les Anglais sont de bonne composition, me fit Haller, ironique.

Mais il exultait.

J'eus un doute.

— C'est une histoire de fou. Dites-moi, Haller, il est vrai, votre télégramme ? N'est-ce pas une farce des midships ?

— Et comment voulez-vous qu'on l'ait rédigé ? C'est tout juste si vous avez parlé hier de votre patrouille. Et les midships sont en permission.

Je n'étais qu'à demi rassuré, craignant une mystification.

— Et les bombes, pas de nouvelles ?

— Toujours rien. Êtes-vous sûr de les avoir larguées ?

Haller plaisantait. La lumière égayait la chambre, l'air était vif. Je commençai à douter du drame. Peut-être avais-je touché des ruines, une maison inhabitée ?

D'ailleurs, mon camarade se reprochait déjà une légèreté indigne de ses fonctions.

— J'aimerais bien être fixé. Ce long silence me fait peur. Il ressemble trop à la durée d'une enquête de coroner, corrigea-t-il d'un ton sérieux.

Et, de fait, le moindre coup de téléphone pouvait, d'un instant à l'autre, briser la joie toute nouvelle à laquelle je n'osais pas me livrer.

— Vous avez tout de même bien accompli votre mission.

— Je vous avouerai que je ne m'en serais pas douté avant que vous m'apportiez ce sacré message.

— Comment ! Vous ne vous êtes pas aperçu que le sous-marin plongeait ?

— Jamais de la vie. Je ne l'ai même pas vu.

— Pourtant, le message de l'Amirauté indique bien que votre premier piqué l'a fait disparaître.

Nous nous sourîmes malgré nous. Je devins sentencieux :

— Si l'on savait tout des actions de guerre, on verrait combien le hasard y prend une immense part.

— Oui, et seuls ceux qui ont de la chance devraient aller au combat. Cela leur permet d'être congratulés au moment qu'ils méritent un blâme.

— Les voies de Dieu sont impénétrables, me défendis-je en riant.

— Seriez-vous panthéiste ? me dit Haller, chez qui l'oxonian reparaisait.

Le planton entra. On demandait l'Intelligence Officer au téléphone. Je sentis une piqure, la menace demeurait en suspens et je restai en émoi, cependant que Haller, en bas, discutait, m'expliqua-t-il ensuite, d'une question d'intendance fort anodine.

Nous étions en période de permission. Le château avait l'air d'un collège en période de vacances et, sur le plan d'eau, les Walrus assoupis tournaient sur leurs coffres au gré du jusant et du flot.

En d'autres circonstances j'aurais apprécié cette trêve. Mais que je fusse à parcourir les livres français dont la bibliothèque était riche, ou à contempler le vert moutonnement des collines galloises, mes pensées ne tardaient pas à revenir au moment où, dans la nuit d'orage, les lueurs de mes bombes avaient rougi quelques pans de murs.

Les équipages désœuvrés se promenaient au bord de la rivière, ou pêchaient à la traîne dans le youyou. Je les évitai. Je n'aurais pas aimé le regard ironique de Johnie, ou la bonne figure navrée de Smith. Je devinais que je devais être la fable de l'escadrille.

Enfin, le surlendemain dès l'aurore, un essai du premier moteur que les mécaniciens préparaient pour la journée, me rappela que j'allais retrouver mes camarades. Au breakfast, je cherchai en vain un air de moquerie.

« Ils ne savent pas encore, tant mieux ! Dès que

j'aurai vu le commandant, il ne me restera plus qu'à partir sans les revoir.

Vers neuf heures, le planton m'avertit que le chef de base me faisait appeler.

Le commandant Shaw avait mon grade mais comme j'exerçais ici des fonctions de simple pilote, je lui marquais une déférence de bon aloi.

— *Good morning, sir.*

— *Hello, how are you ?* Comment va la petite santé ? plaisanta Shaw.

Il parlait français avec un fort accent et me tendait, à l'inverse de la coutume anglaise, une dure main de sportif. C'était un homme fin aux abondants cheveux gris. Ses joues couperosées trahissaient l'abus du whisky et il gardait dans ses yeux myosotis cette lueur plaisante que semble être la marque des vieux Anglais candides. Ancien officier d'active, il avait abandonné vingt ans plus tôt la marine pour une vocation d'acteur rapidement confirmée. Hier encore, les affiches du West-End portaient son nom en lettres de dix pouces. La guerre l'avait rappelé au service.

— Félicitations pour votre travail pendant mon absence.

J'épiaï une nuance d'ironie.

— « Et pour leur coup d'essai, veulent des coups de maître », ajouta le chef de base, à qui il ne déplaisait pas de montrer qu'il possédait aussi bien nos classiques que les textes de Shakespeare.

— Mais Haller a bien dû vous mettre au courant ? coupai-je, mal à l'aise.

— Oui, et nous sommes d'accord pour reconnaître que c'était vraiment difficile.

Justement, Haller entra.

— Tenez, Haller, vous ferez afficher le message de l'Amirauté au mess.

J'étais désarçonné.

— Mais les bombes ?

— Oh ! pour une vache, ce n'est pas bien grave !

— Une vache ? demandai-je, interloqué.

— Le commandant ne sait pas encore, intervint Haller.

— Ah ! je vois !

Il m'expliqua :

— Eh bien ! vous avez encadré l'église d'un petit bourg du Devon. Deux heures du matin n'y avaient pas amené une grande affluence, malgré les sentiments bien connus de nos populations rurales. Une de vos bombes a endommagé un coin du toit, une autre, dans le champ d'à côté, a tué la vache du curé. Nul doute qu'une sainte vache aille droit au ciel, quant au padre, il nous réclame des dommages-intérêts.

— Je suis prêt à payer.

J'étais débordant d'allégresse.

— Il n'en est pas question. Tout ce que vous aurez à payer, ce sont deux tournées à tous les pilotes du mess. C'est la règle. D'habitude, on en offre une seule, pour les bombes inertes, à l'entraînement. Pour de vraies bombes et une vache anglaise, vous conviendrez...

— De tout ce que vous voudrez.

— Tenez, voici le mot du curé. Vous le classerez dans vos souvenirs de guerre.

Shaw me tendait la lettre. En haut, deux lignes au crayon étaient d'une écriture différente.

— Ma foi, je vais demander à Haller de me traduire. Qu'a-t-on mis dans la marge ?

Les deux officiers anglais exultaient.

— Eh bien ! la lettre est arrivée chez l'Air Comodore qui nous l'a transmise en l'annotant. Ces quelques mots sont de son écriture.

— Et qu'a-t-il écrit ?

— Il a simplement mis : « Pourquoi ce diable de Français n'a-t-il pas tué le curé au lieu de tuer la vache ? Elle n'aurait pas réclamé, elle, des dommages-intérêts. »

**

Jeudi, 31 mai. — Merveilleuse journée de printemps passée avec mon premier ami anglais, Stanley Adams.

Je ne sais pas où il a pris ce sens de la familiarité, rare en Angleterre, qui s'adapte si bien à mon tempérament méridional. Brun, mince, il serait très bien s'il soignait mieux ses yeux, dont les paupières sont toujours enflammées. Pourtant, c'est un excellent pilote d'essais pour appareils de chasse de nuit. Dans l'existence quotidienne, Stanley ne cesse de me préserver des mille désagréments que me vaut mon ignorance de la langue et des mœurs. Gai et confiant, il me montre les lettres de sa petite amie avec l'impression qu'un Français est connaisseur en la matière. Je passe une soirée tranquille au coin du feu. Dans le grand hall, Pentreath joue au piano des airs calmes et doux qui s'accordent avec son visage rêveur.

Lundi, 2 juin. — Nous sommes à la fin de notre cours de perfectionnement et j'éprouve une grande tristesse en pensant que je vais quitter mes compagnons. Dans une semaine, ils vont s'égailler un peu partout, les uns sur les porte-avions, les autres dans des bases à terre. Quel sort m'est réservé, à moi, qui attends une escadrille sur la nature de laquelle on ne s'est pas encore mis d'accord ? J'ai le tort de montrer un peu trop visiblement ma tristesse aux jeunes officiers qui chantent et trinquent à leurs futures victoires. Alors, ils ont un geste dont je me souviendrai toute ma vie. D'abord, Chare vient s'asseoir près de moi. Il veut me parler, mais n'ose pas. De loin, les autres l'épient. Il se décide.

— Vous savez, *old Ju*, on ne sait pas très bien comment finira la guerre. Peut-être l'Europe est-elle conquise pour longtemps. Il vous sera impossible de retourner en France. Eh bien ! j'habite en Nouvelle-Zélande. Mes parents sont riches. Si vous désirez venir à la maison, nous en serons très heureux.

Je remercie. J'en ai les larmes aux yeux, mais, des larmes, c'est justement ce qu'il ne faut pas montrer dans un mess d'officiers britanniques. Un peu plus tard, c'est le tour de Pentreath :

— Mes parents sont colons dans le Kenya. Nous avons une très grande exploitation à assurer. Si, après la guerre,

vous ne saviez où aller, vous trouveriez toujours une place chez nous.

Mais Stanley Adams a trouvé sans doute la meilleure consolation actuelle. Il a donné des ordres sans que je m'en aperçoive et, vers minuit, me prend sous le bras. Nous devons faire des essais. Il vole d'abord une heure avec moi pour me mettre en confiance, puis me lâche en riant.

— Et surtout, tâchez d'être retourné à l'aube. Ce n'est qu'un vol de nuit.

Samedi, 7 juin. — Voici arrivés mes derniers jours à Lawreny Castle. Les autres officiers sont partis. Ne sachant que faire, j'ai demandé au chef de base de rester quelque temps encore avant l'arrivée du prochain cours. Depuis mon bombardement malencontreux, je désire reconquérir la confiance de l'équipage. Pour les séduire, il faut faire du nouveau.

Dans ce dessein, j'ai téléphoné à Londres à mon vieil ami Jullerot. Il a été après l'autre guerre pilote d'essais de la maison Vickers, constructeur du Walrus.

— Votre hydravion a-t-il le coefficient acrobatique ?

— Il faut s'arc-bouter sur le palonnier pour le faire obéir. Mais il est construit de façon très solide et peut résister à toutes les acrobaties, me confirme Jullerot.

Je décolle donc hier après-midi par beau temps. Le Walrus gagne peu à peu de l'altitude. Arrivé à dix mille pieds, j'ordonne aux matelots de s'attacher, au grand effarement de Johnie. J'insiste, mais il n'obéit pas pour autant. Je lui fais signe que je m'en lave les mains.

— *As you like !*

Alors je pique vers le sol, prends une bonne vitesse et, arc-bouté de toutes mes forces, amorce le looping le plus effroyablement dur que j'aie jamais fait. L'avion le passe bien, ce n'est qu'une question de force. Revenu en vol horizontal, un coup d'œil derrière me renseigne : l'intérieur du fuselage n'est plus qu'un mélange d'objets divers, d'où ressortent sous son toupet carotte le visage abasourdi et furieux de Johnie, l'air effaré des autres,

Je continue par une série de glissades qui les laissent pantois. Arrivés au sol, ils me regardent d'un air un peu éberlué, mais avec une nuance de sympathie. Ce matin, j'ai mesuré les conséquences de mon geste. Au moment où, sur le terre-plein, on enlève les cales de mon Walrus, avant qu'il roule pour descendre à l'eau, une douzaine de matelots et de quartiers-mâtres me supplient de les prendre. Aussi ai-je passé la journée à donner des baptêmes d'acrobatie à la plupart de ces gens et je sens que, ce soir, je suis *very popular*.

VERS LE COMBAT AERIEN

VI juin.

ET me revoilà à Londres, triste, dans l'hôtel de Russel Square. Une page de plus de ma vie est tournée. Mes amis de Pembroke m'ont accompagné à la gare, il ne manquait que ma propriétaire, trop vieille pour sortir. Mrs. Benett m'a fait don d'une boîte de couleurs, car elle s'est aperçue que j'aimais peindre. J'ai appris à cette occasion qu'elle a été une artiste connue dans le comté. Sur le quai, plusieurs de mes élèves en cuisine étaient venues me souhaiter bon voyage. Plus d'un regard s'embaissait de larmes quand le train s'est ébranlé.

25 juin. — Vicissitudes de l'exil ! Je suis venu de trop loin pour arriver à temps. Les postes à la mer étaient pris. Que me restait-il ? Les bureaux. L'amiral Muselier m'a donné le commandement de l'Aéronavale, autant dire un rond-de-cuir. Au moins, lui, qui est de bonne race maritime, a-t-il compris que je ne pouvais accepter ce titre qu'*in partibus*.

Le désarmement du *Courbet* me laissait sans poste, après que j'y eusse pris le goût de commander devant l'ennemi. Pijaud, bombardier, veut aller dans le Middle East. Il ne reste pas d'officier supérieur de l'Air pour

prendre en Angleterre la tête de la première escadrille de chasse. Ainsi suis-je conduit vers mon destin.

Mais tout cela est long, interminable. Après avoir groupé marins et aviateurs, il a fallu les faire accepter par les écoles de la R.A.F. Nous avons seulement quelques pilotes en action depuis le début, de Scitivaux, Duperier, Labouchère, Demozay, Mouchotte. Je ne les connais pas tous, mais à eux tous ils sont faciles à compter sur les doigts des deux mains.

Pour le reste, l'escadrille est en gésine : jeunes élèves pilotes en école, personnel du sol en stage d'instruction. Que faire ? Il me resterait de partir dans la Fleet Air Arm. Je n'aurais, avec les notes que je viens d'obtenir, aucune difficulté. Mais cela m'est impossible pour de multiples raisons morales.

J'en ai parlé longuement ce soir avec Pijaud. Officier de marine, âgé de trente-quatre ans, je ne peux pas demander un poste dans une escadrille de la R.A.F. Cela s'est fait une fois, pour Scitivaux, plus jeune. Mais plus encore peut-être qu'en France, d'incessants conflits d'attribution dressent R.A.F. et Fleet Air Arm l'une contre l'autre.

Aussi mon vieux copain de lycée est-il d'avis que je n'ai pas la moindre chance, avec mes quatre galons de marine d'active, d'être agréé.

Au contraire, comme les Britanniques ont accepté la formation d'une escadrille uniquement française et son instruction dans leurs écoles, ils seront bien forcés par ce truchement de me laisser passer. Au demeurant, comme il reste trois bons mois avant qu'on puisse grouper nos pilotes, Pijaud est d'avis que je les mette à profit pour me familiariser avec Hurricanes et Spitfires. On va donc demander que je suive un cours de perfectionnement dans la R.A.F.

A vrai dire, je suis loin d'être content.

Mais Pijaud, le commandant Bouderie, qui connaît bien les Anglais, sont d'accord : j'ai tout intérêt à me mettre à leur école. Moi, je veux bien. On ne peut pas appartenir à un pays vaincu et refuser toute humilité.

Ma vie, toutefois, devient compliquée, incertaine. Et je songe à ce que j'avais souhaité sur le bateau qui nous amenait en Angleterre, à mon rêve puéril de partir tous les trois, Arnoux, Ducorps et moi, sur un appareil de combat, de la même façon dont nous nous étions envolés sur le *Pélican*.

Est-ce infériorité de faire des rêves puérils ?

26 juin. — L'Amirauté me confère le droit de porter les ailes de la Fleet Air Arm, aux remiges brodées d'or de chaque côté de la couronne pourpre. C'est la première fois que cet honneur est fait à un étranger. Voici la traduction de l'original :

11 juin 1941.

N° FA/12.

« Je viens de recevoir une lettre du contre-amiral Moody, directeur de la division aéronavale, qui approuve, comme cas très spécial, que l'autorisation soit donnée au capitaine de corvette Jubelin de porter l'insigne de pilote de la Fleet Air Arm, pourvu qu'aucun autre insigne ne soit porté en même temps.

« Le cinquième lord de l'Amirauté désire qu'il soit bien entendu que cette décision n'a été prise qu'après un très minutieux examen. Il ajoute que le port du « badge » de la Fleet Air Arm est un privilège très jalousement gardé et qu'il est sûr que le bénéficiaire s'en montrera digne.

« Signé : A.-D. LACY, C',
Officier de liaison

« auprès des Forces Navales Françaises Libres. »

27 juin. — Aujourd'hui, après une conversation à laquelle assistaient quatre officiers généraux, l'amiral Muselier, le général Vallin, un amiral anglais, un Air commodore, Pijaud et moi, il est décidé de former une escadrille de dix-huit Spitfires, dont je suis nommé séance tenante le commandant.

Il reste tout à faire. Mais que de difficultés il nous fau-

dra aplanir, dont les trois quarts ne viennent que de l'administration, de la jalousie, des malentendus !

Turnhill. Premier octobre 1941. — Je viens d'atterrir au crépuscule. Il me semble revenir d'un autre siècle, d'un voyage au cœur de cette Angleterre orgueilleuse, inviolée depuis que les Romains, au bord de la Severn paresseuse, bâtirent Uricanium.

C'est bien le cœur de l'Angleterre que j'ai découvert ce soir, sur mon Hurricane, à l'heure où les fantômes des personnages de Shakespeare sortent des bois. C'est le pays même de Shakespeare, Straford-sur-Avon, que j'ai survolé à hauteur d'arbre. Son grouillant petit marché avait le nez en l'air. Était-ce, près d'Atherstone, à la lisière de la forêt d'Arden, la chevelure de Rosalinde ? Les voiles du soir traînaient, blonds ou pourpres, sur des rivières qui les tissaient de fils d'argent. Coventry, rose dans le couchant, semblait garder le reflet de ses incendies et les flèches de ses églises appelaient l'attention d'un doigt mutilé. L'avion a sauté les lacs glauques de la plaine de Shawbury, a pris la Severn entre les coteaux de Much-Wenlock, dans un paysage noir d'usines aux longs panaches qui ressemble à une descente aux enfers. Comme le jour baissait, il a d'un coup d'aile rasé le dôme du Wrekin, sentinelle avancée des Malvern et du Pays de Galles, et dans le soir s'épaississant a retrouvé notre rectangle d'herbe.

Au seuil du mess, je me suis arrêté un instant. Entre les cumulus accourus de Liverpool et l'indistinct chaos terrestre, un collier de jade encercle l'horizon. Les voix des manœuvres qui préparent la piste de nuit se répondent de loin. L'une après l'autre, tous les cent yards, cinq lampes fuligineuses s'allument, coiffés d'abat-jour immenses comme les quinquets à huile des fermes provençales. Le projecteur, démasqué, découpe une tranche de lumière. Puis tout s'éteint. Les essais sont satisfaisants.

Ce n'est ici qu'une grande prairie mal clôturée et il n'est pas rare que le bétail vienne y brouter. Sur ce

terrain, satellite de Turnhill, on a groupé la trentaine de jeunes élèves français pour leur apprendre à piloter de nuit un avion de chasse. Je n'ai rien à faire qu'à venir blaguer un moment avec mes compatriotes. Ils sont tous là dans la baraque où ils attendent leur tour. Assis en tailleur, la plupart jouent aux cartes à même le sol, avec des discussions bruyantes.

Ce sont les gens de ma race. Ils ne savent pas combien je les aime d'une affection rare. Tous les accents se croisent, émouvants, toutes les provinces du sol sacré ont donné leur appoint. Ils sont jeunes, ils sont beaux, ils sont l'âme d'une France chevaleresque, celle des mauvais garçons partis en guerre à la conquête de la gloire. Quant à eux, ils me regardent comme une sorte d'original, au demeurant sympathique. Ne fais-je pas le même métier ?

Quelques-uns sont venus vers moi. Je trouve leurs visages graves. La plupart ont volé hier pour la première fois de nuit. Ce soir, il y aura quelques lâchers.

— Les moniteurs sont fous, commandant ; ils veulent nous lâcher après une demi-heure de double commande. Tout ça pour gagner du temps. Ils se foutent qu'on se casse la gueule ! Vous avez vu, hier au soir, celui qui s'est posé sur le toit !

C'est bien la première fois que je les vois anxieux. Pour les vols diurnes, ils n'étaient que fanfaronnade. Mais l'obscurité les impressionne.

— Ce n'est pas plus difficile que de jour. Vous n'avez qu'à bien regarder votre tableau de bord. Et dès que vous passez la lisière du terrain, ne vous occupez plus des feux, mais de bien tenir l'appareil en ligne de vol.

— Oui, mais on n'y voit rien dans la carlingue avec les reflets du projecteur sur le plexiglass. Enfin...

Pourtant, je sais bien qu'ils feront comme les autres. Demain ils riront de leur angoisse, même seront confus d'en avoir parlé.

Le ciel est resté bas, opaque, mais la visibilité est excellente. La rampe d'atterrissage vient d'être allumée. Je descends vers la piste avec le flight-lieutenant Pasca-

lis. Notre chef moniteur est un Londonien alerte, mais son nom évoque étrangement la Provence latine. Il parle fort bien français et, de tous les instructeurs, c'est celui que nous préférons. En haut du coteau, un premier grondement rompt le silence. Deux bouts d'ailes s'allument, rouge, vert, descendent vers nous en dansant aux cahots du terrain. La couronne d'aigrettes du moteur se précise. Pascalis allume le projecteur. Le « Master » s'avance, s'arrête. D'un clignotement vert, nous lui donnons la voie.

Le grondement s'enfle, les flammèches des échappements s'allongent, l'avion roule, sautille, s'élance à l'assaut de la nuit. Déjà, en voici un autre en piste et un troisième qui vient en se dandinant. La ronde est commencée qui finira juste à l'aube.

On m'appelle au mess. J'accours, surpris. Et c'est là, dans la petite baraque enfumée, d'un pauvre téléphone de campagne, que j'apprends la mort d'Arnoux. Il s'est écrasé le jour même sur l'aérodrome de Dumfries où il faisait un stage avant de partir en opérations. Ses obsèques ont lieu demain. J'ai très mal.

J'ai ressorti la lettre qu'Arnoux m'écrivait l'avant-veille de sa mort. Elle m'est parvenue ce matin. Elle finit par ces deux phrases : « Je vous envie d'avoir connu plus tôt que moi, sur le *Courbet*, les joies du combat. J'espère que ce sera bientôt mon tour et qu'une proche désignation viendra vite m'arracher à cette solitude mortelle. » Etrange valeur des mots !

2 octobre. — Je n'ai pas pu assister aux obsèques. Parti en Hurricane, je me suis heurté, vers Carlisle, à des nuées traînant au sol, impénétrables. J'ai dû rebrousser chemin, remettre à huit jours ma visite. Je ne peux pas croire que Jean n'est plus. Dans notre nouveau monde, c'était le seul être sur qui je pouvais compter. Ducorps est trop jeune. Je suis affreusement désemparé.

9 octobre. — Me voici de retour de Dumfries où je suis allé m'agenouiller sur la tombe de mon ami.

Le petit chemin bordé d'épineux gravit une colline

ronde coiffée de bosquets de pins et de bouleaux. L'œil découvre Dumfries graduellement, étalé sur la sinueuse Nith, née des monts Grampians. L'âme d'Arnoux doit aimer habiter ces mornes couleur d'ardoise qui se peuplent des rêves d'Ossian, fils de Fingal, roi de Morven, noms prestigieux.

Par cette claire après-midi, le vent grondait en bourdon dans le bois voisin. Le petit cimetière catholique aux rares croix est clos d'un mur bas, à mi-pente d'un coteau d'où l'on découvre le fond de la vallée. Trois tertres bruns, frais remués, trouaient l'herbe piquée de fleurs sauvages.

J'ai eu le triste mais incomparable privilège de recueillir son journal intime que Jean Arnoux m'a légué. Écrit au jour le jour depuis celui de notre évasion, ce n'est pas sans une certaine angoisse que j'en commençai la lecture. Mais je n'ai trouvé, à chaque page, qu'une image trop flatteuse qu'il s'était tracée de moi-même. Pour cet être qui ne galvaudait pas son amitié, l'ami devenait un privilégié dont il ne voyait plus les travers.

Pour lui, comme pour moi, notre nuit de Noël sur le *Sarpedon*, quelque part dans l'Océan Indien, lui donnait des accents déchirants. Et le soir encore où, de quart à l'avant de l'*Orion*, face aux étoiles, nous avions parlé de Jeans, d'Eddington, des limites de l'univers, avec ce vertige qui vous prend au moment où l'esprit se désarçonne.

Et remontant plus haut, au soir même de notre évasion, je trouve :

« Jubelin, qui somnole à côté de moi en attendant que j'aie éteint notre lampe, me cite cette phrase qu'il vient de lire dans la *Vie des hommes illustres* : « Pom-pée, déconseillé après Pharsale d'embarquer en raison « du mauvais état de la mer, répliquait : « Il est nécessaire que je parte, non que je vive. »

Ainsi aurions-nous pu nous écrier !

2 octobre. — Voici ce que j'ai appris de l'accident et des obsèques.

Jean avait décollé sur un Fairy-Battle, avec deux officiers étrangers observateurs. Les grains encapuchonnaient les sommets d'Ecosse. Des causes de l'accident on ne sait rien. Tout ce que les paysans ont vu, c'est, soudain, sortant des nuages bas dans un ciel empli de ses modulations désordonnées, l'avion perdu dans une vrille serrée et le jet de flammes de l'explosion. Des restes carbonisés, on n'a retiré qu'une petite médaille fétiche, celle qui l'a préservé de souffrir, que je porte désormais sur moi.

Quant aux obsèques, il est une vieille coutume dans la Royal Air Force. Quand on peut retrouver les restes d'un pilote tué, chose rare, il est reconduit en grande pompe au cimetière. Toute l'escadrille vient, l'armée porte ses bugles et ses bag-pipes. Les kilts écossais colorent le cortège et, derrière le fourgon qui écrase le sol, chacun va de ce pas spécial, hésitation du pied cambré, qui est ici le symbole des marches funèbres.

Le padre chante près de la fosse béante. Ses paroles messagères s'envolent sur l'aile du vent, l'aigre trompette joue « Aux Morts », la garde épaulé les mousquetons et tire au ciel les salves rituelles qui éparpillent les oiseaux des arbres voisins dans un concert de cris aigus. On descend le cercueil. Chaque pilote s'avance, salue, fait demi-tour, très raide, et s'en va séparément.

C'est jour de vacances pour l'escadrille. On se retrouve au *pub*. Au cinquième pot de bière, l'animation refléurait, la gaieté revient avec les rires. Du mort, nul ne parlera, et c'est déjà, dans une arme neuve, une belle tradition.

Ainsi Jean fut accompagné un froid matin d'automne.

**

Enfin, voici ce cours terminé. Je suis très calé désormais sur le calcul de l'estime. C'est bien consolant pour moi. On m'a tout de même noté pilote et navigateur

well above average — bien au-dessus de la moyenne !

Mes professeurs me laissent un mauvais souvenir. Je n'exprime pas seulement mon opinion d'officier de marine, mais celle aussi des jeunes gens qui sont ici, à qui ils ne savent communiquer aucune flamme. Je suis heureux d'apprendre que je suis un navigateur au-dessus de la moyenne. Qu'eussent-ils dit s'ils m'avaient demandé de leur faire un point astronomique par circumzénithales.

Mon dernier vol à Turnhill a failli mal s'achever pour moi. Après une demi-heure d'acrobaties, j'étais sur le chemin du retour, quand mon moteur prend feu au-dessus de Shawbury. Hélice en croix, j'ai la chance d'atteindre la piste des bimoteurs où je me suis posé sans dommage, toussant, crachant, les yeux pleins de larmes et ayant un peu chaud ! Les pompiers couvrent mon zinc de mousse blanche.

J'en ai été quitte pour la peur.

Je suis posté à Heston pour mon entraînement au combat.

Mon nouveau terrain est juste à la limite de Londres, entre des maisons et la grande voie ferrée de l'ouest. Une chose est très gênante : le château d'eau de la gare le surplombe de soixante mètres. Etre à Heston après Turnhill, c'est passer étudiant libre de faculté après avoir été pensionnaire dans un mauvais lycée. C'est dire que je respire. Ici, j'ai reconquis mes droits d'adulte, d'officier chevronné, d'homme honorable. D'ailleurs j'ai bien compris. On pourra me dire tout ce que l'on voudra, je ne suis pas près de faire encore l'élève dans ce pays !

Le premier jour, se pose un problème. Les gens qui n'auront jamais fait d'aviation de chasse me comprendront mal. Dans la plupart des appareils, il y a au moins deux places. Avant de voler comme pilote, on est pris en double commande par le moniteur. Les avions purs de chasse, avec leur unique siège étroit, constituent une épreuve à subir du premier coup, il faut s'asseoir dans cette carlingue peu familière et s'envoler tout seul.

Ce sont les réflexions que je me faisais ce matin, devant mon petit Spitfire gris et vert, élégant, léger oiseau.

Et, mon Dieu, tout s'est fort bien passé. Cet avion est une hirondelle.



Le mess, ancienne aérogare, a le luxe d'un bon hôtel. Je viens pour la première fois d'y entrer. Un officier de marine français vient vers moi, à ma joyeuse surprise :

— Béchoff, affecté à Heston pour suivre le cours d'O.T.U. (*Operational Training Unit* — Unité d'entraînement de guerre).

Mince, ne perdant pas un pouce de sa taille, silhouette élégante, le nouveau venu a un fin visage plein d'esprit.

Il m'apprend qu'il était, de sa profession, sous-préfet d'Ille-et-Vilaine. Mobilisé comme pilote de chasse sur Bloch, il a appartenu au cabinet de Guy La Chambre. L'Amiral Muselier l'a baptisé marin.



Cela pourrait s'intituler : ce qu'il ne faut pas faire.

Avant de décoller, j'attends à angle droit avec la piste, que deux camarades aient fini de se poser. Le premier vient d'atterrir. L'autre, nez en l'air, juste derrière, se pose exactement sur le Spitfire qui roule au sol dont le pilote est décapité. Total : deux morts, deux avions en flammes.

Novembre. — Les jours passent, monotones bien que remplis de l'ivresse de voler sur ce petit appareil merveilleux.

J'ai une nouvelle expérience à noter. Décollés de bonne heure avec Béchoff pour un vol au-dessus de la Manche, de légers voiles matinaux ne nous inquiètent guère car le soleil respandit. Au retour le sol a disparu sous une couverture grise, c'est la brume. Les prévisions météorologiques ne l'avaient pas annoncée

et nous voilà en l'air, cherchant un endroit où nous poser.

Au-dessus des vapeurs, montent, beaucoup plus haut, les ballons captifs grâce auxquels je peux localiser, à très peu près, l'aérodrome de Heston, entre le grand barrage de Londres et ceux de Slough et de Northolt. Je tourne dans cet espace, ne sachant d'ailleurs au juste quoi faire. Soudain jaillit une fusée verte. La téléphonie marche assez mal, mais je peux comprendre que les gens du terrain veulent ainsi nous marquer la limite de la piste. Une autre fusée verte monte, une autre encore. Je prends le parti de me présenter. Béchoff est juste dans mon aile. Au moment où, volets sortis et roues basses, je commence à m'enfoncer dans la plume, je me trouve soudain au-dessus d'un toit. J'ai remis les gaz et recommencé. Je ferai ainsi sept tentatives. Les six premières fois, un obstacle surgit au moment où je vais me poser. Ma grande crainte est de nous écraser sur le château d'eau invisible. Enfin, au septième coup, je trouve l'herbe, roule dans du coton, m'arrête sauf. Mais, au dernier moment, Béchoff a craint de me heurter. Il est toujours en l'air. Sa situation devient critique car son niveau d'essence est très bas. Notre chef d'escadrille fait alors une très jolie chose : il décolle dans la brume, va chercher mon ami, et lui qui connaît très bien le terrain, atterrit à sa deuxième présentation avec Béchoff dans l'aile.



Je deviens très ami avec Béchoff. Il a le don, si je suis triste, de me rendre aussitôt ma gaieté. Son esprit n'est que facettes brillantes, ses réparties sont pleines d'humour et j'apprécie sa culture de docteur en droit.

Mon besoin d'amitié, que la mort d'Arnoux avait sevré, trouve enfin le moyen de s'alimenter.

Et j'aime son fin visage, avec la moustache en brosse qui s'accorde avec son air de dandy conquérant, et cette expression narquoise et spirituelle qui lui donne tant de séduction.

19 novembre. — Bien décidé à faire valoir désormais mes droits d'officier, j'ai insisté plusieurs fois pour obtenir dans les environs un logement réquisitionné. Heureusement, les Anglais sont gens de loi. Dès qu'une chose est réglementaire, il suffit d'exiger pour qu'ils n'osent passer outre. Je dois dire qu'à leur place, j'enverrais joliment balader le quémandeur.

Toujours est-il qu'on vient de mettre une villa à ma disposition. Elle a la particularité d'avoir été portée sur les listes de réquisition bien avant la guerre. Son propriétaire, que j'appellerai Smith pour l'occasion, est mobilisé au Middle-East. Sa maison étant très grande, dans un immense parc, personne n'en a voulu jusqu'ici. Nous estimons au contraire, avec R..., un capitaine français qui doit l'habiter avec moi, que c'est tout à fait la maison de nos rêves rien qu'en voyant apparaître la façade, de style élisabéthain, entre les ifs de l'allée. Mais comme le propriétaire est aux armées, personne n'a les clés. Deux policemen nous installent, font les inventaires. Ils nous confient en partant le passe-partout qu'un serrurier requis a dû confectionner pour ouvrir la porte de derrière.

J'ai aussitôt demandé à notre état-major un cuisinier qui arrive le jour même. Engagé du Pacifique, superbe Canaque, Otaha mijote des sauces pleines de piments et d'aromates.

24 novembre. — Notre bien-être a failli être de courte durée, après des incidents du plus haut burlesque.

Nous avons quitté la villa vers sept heures et demie, par beau temps. En mission au-dessus de la Manche, R... est mon sectionnaire.

Vers neuf heures, le capitaine de réserve Smith, en permission, arrive de la lointaine Lybie, tire son trousseau de clés pour ouvrir la grand-porte de sa demeure, cette grande porte jamais ouverte encore depuis notre installation.

Il faut ouvrir ici une parenthèse : Mon camarade est très porté sur la diversité de ses succès féminins. En ces temps faciles, il change de femme presque chaque soir,

La veille, il était rentré avec une ravissante Ecossaise dont j'ignorais jusqu'au nom.

D'autre part, furetant dans la bibliothèque, nous avons découvert que le capitaine Smith est président d'une ligue puritaine d'Angleterre et auteur de plusieurs livres dont la sévérité nous a rebutés, mais qui ornent, à nombreux exemplaires, les rayons des armoires.

Or donc, le capitaine Smith, puritain, ayant ouvert de ses propres clés la propre porte de sa propre maison qu'il croit inhabitée, gravit l'escalier, arrive dans le couloir où notre Ecossaise, se sachant seule, va tout bonnement de la salle de bains à la chambre, ayant pour tout vêtement une serviette éponge autour du cou. Nous ne saurons jamais quelles ont été les réactions exactes du capitaine Smith.

Voici celles que nous avons connues :

A notre atterrissage, vers onze heures, deux policiers nous attendent sur le terrain. Ils s'expliquent mal et, après dix minutes, je n'ai pas encore pu démêler exactement ce dont il s'agit. Pourtant, R..., l'air coquin, semble avoir la puce à l'oreille. Sur son conseil, nous nous rendons au poste de police où nous faisons connaissance avec notre propriétaire qui gesticule, ma parole, comme un continental. Après force discours, nous faisons triompher notre thèse, suivant laquelle le capitaine Smith est l'auteur d'un attentat à la pudeur pour avoir pénétré dans un lieu légalement habité sans crier gare. Le puritain en reste bouche bée.

*

**

Je me sens tout revigoré. Les moniteurs sont parfaits, les instructeurs d'une rare valeur pédagogique. J'aurais pu me douter, évidemment, qu'on avait réservé les meilleurs pour les O.T.U.

Et ce qui est amusant — est-ce une réflexion philosophique facile ? — c'est que si les médiocres m'ont à peine jugé au-dessus de la médiocrité, les excellents, tout de suite, veulent bien me reconnaître de l'excellence. On

juge à son niveau. Bien que j'aie passé l'examen avec mon anglais défectueux, je sors premier de cette école avec des notes inespérées, devant un contingent de plus de cent élèves, dont pas mal de gradués d'Oxford ou de Winchester. J'ai dû impressionner mes examinateurs, car Béchoff, bien plus fort que moi et qui parle anglais comme un lord, n'est que troisième.

A l'état-major, la question des boutons n'est pas encore très bien tranchée.

Reçu hier la visite de Dupérier et de Scitivaux. Ils seront, en principe, sous mes ordres, les futurs chefs de fligh (le premier, capitaine de l'air ; l'autre, capitaine de corvette) de notre première escadrille.

J'ai passé la matinée à entraîner un groupe d'élèves, qu'on avait eu la gentillesse de me confier, à faire des attaques en rase-mottes sur tous les trains du comté.

Je suis toujours terriblement gêné par le langage. Nos appareils de téléphonie sont loin d'être clairs et c'est un supplice en vol d'essayer de me faire comprendre.

J'ai fini à Heston un séjour doublement heureux : j'y ai appris mon vrai métier et retrouvé un ami. Hélas, c'est pour le quitter en allant au combat, car nous ne pouvons pas appartenir à la même escadrille.

Au moment du départ, le Flight Lieutenant Brown, notre instructeur, me tend mes notes :

« Officier d'une expérience considérable. Très enthousiaste d'apprendre tout ce qui intéresse les Spitfires et le combat. Fera un très bon leader et est bien au-dessus de la moyenne comme pilote de chasse. »

Pendant ce temps l'escadrille française est en formation à Turnhouse, en Ecosse. Je devrais insister pour y aller. J'en suis, sur le papier, le Commandant. Mais des mois doivent passer avant qu'elle parte au combat. Ne vaut-il pas mieux que j'aie vu de près comment on tire le Boche ?

Je suis désigné pour Ibsley, dans le Hampshire. Mon escadrille, la 118, est dotée de Spitfires tout neufs. Je suis comblé.

CHASSE DE JOUR

24 décembre 1941.

J'AI pris la route de mon aérodrome de guerre ce matin de bonne heure. Ma vieille « Standard » patine à tous les virages sur la route verglassée. Depuis trois jours, il neige. A partir de Winchester, je m'enfonce à travers la forêt. Spectacle étrange de parcourir ces chemins inconnus, entre de grands arbres couverts de stalactites, qui me mènent à un morne plateau désert. Puis l'auto descend en pente douce vers la vallée. Un petit village, Ibsley, me permet de m'y retrouver et, quelques minutes plus tard, je fais mon entrée sur l'aérodrome. Je parcours d'un regard ému l'immense champ où les trois pistes balayées, bordées d'un petit talus de neige, rayent de leurs bandes grises l'étendue blanche. Le terrain s'enfonce comme un coin dans une cassure du plateau voisin. Sur la bordure nord-est, de beaux arbres, figés sous leur carapace de givre, étincellent au soleil. Au-dessus d'une longue enfilade de baraques les cheminées fument à plein tuyau. En face, sagement alignés, une douzaine de Spitfires couverts de housses attendent leur essor. A l'extrémité de la piste, deux autres, moteur arrêté, mais pilote dans la carlingue, sont prêts à s'élancer à l'alerte. On fait la guerre ici. Une joie immense s'empare de moi.

Je me suis arrêté près du *dispersal*. C'est le nom, en Angleterre, de la baraque de l'escadrille.

J'entre de plain-pied dans une salle enfumée où flot-

tent des odeurs de poussière et de pipe froide. Une dizaine de pilotes de la Royal Air Force se lèvent pour venir me saluer, puis retournent à leurs occupations, livres, cartes, jeux de flèches, sans davantage se soucier de moi. Autrefois, je ressentais terriblement ce genre d'indifférence, mais je sais maintenant qu'elle est la plus parfaite manière de recevoir un hôte dans ce pays. Chacun me marque ainsi que je suis d'emblée adopté, que je rentre dans la grande famille.

Deux officiers de marine hollandais appartiennent à l'escadrille. Ils bavardent bientôt avec moi en excellent français. Pris en main par mon *flight-commander*, je sais du premier coup que je serai heureux de servir sous ses ordres. Il n'a pourtant qu'une vingtaine d'années, mais il déborde de gentille courtoisie. Il s'appelle Robson, on l'appelle Robby. Court, gros et gras, c'est un vrai petit tonneau surmonté d'un visage malicieux, toujours souriant, aux lèvres épaisses. J'apprendrai dans la journée qu'il était, avant la guerre, commis voyageur en bière.

Alpool, l'enseigne hollandais, me dit que Robby a beaucoup de cœur, qu'il est brave et décidé au combat.

Le second du *flight* est Mackenzie. Il est petit et brun, avec un type espagnol accusé. De grands yeux noirs bordés de très longs cils lui donnent un air rêveur, sensible et jaloux. Je note avec surprise que les deux premiers pilotes britanniques rencontrés sur un théâtre d'opérations ressemblent autant à des Anglais que je peux ressembler à un Lapon.

Voici Grosvenor, un Australien de Perth. La glace est rompue tout de suite entre nous, car il se rappelle avoir lu dans les journaux de chez lui le récit de mon évasion. Il en parle aussitôt à ses camarades et cette présentation n'est pas sans valeur. Du coup, on me regarde à la dérobée avec sympathie. Il y a bien là une dizaine d'autres pilotes, mais je n'ai pas eu le temps de les voir avant l'arrivée du chef d'escadrille.

Carver, la trentaine, grand garçon brun lui aussi (décidément où sont les blonds?) a un visage très fin. Il a une particularité rarissime : d'extraordinaires mains

aux longs doigts, des mains telles que je n'en ai vu qu'aux mannequins de cire. Si l'organe pouvait créer la fonction, Carver serait certainement un grand pianiste. Alpool à qui me lie d'instinct notre commune qualité de marins étrangers, me définit notre leader : un peu imprudent, bien qu'il ait au plus haut point une qualité maîtresse, celle de bien savoir observer tout le ciel.

30 décembre. — Nous sommes à Perranporth, au fin fond de la Cornouailles. Depuis trois jours, on rassemble ici tout un *wing* pour escorter sur Brest des bombardiers qui doivent arroser le *Scharnhorst*, le *Gneisenau* et le *Prinz-Eugen*.

Le terrain a deux pistes construites au bord même de la mer, au sommet des falaises, d'où l'on découvre un groupe d'îles qui ressemblent aux Tas de Pois.

Au crépuscule, ce soir, j'ai la vision étrange d'une chasse à courre au renard qui traverse notre prairie avec cors, habits rouges, amazones et meute déchaînée. Je n'en reviens pas. Mes camarades ont l'air de trouver ça naturel !

31 décembre. — Ce matin, on nous tire du lit à l'aube. Le ciel est immaculé, c'est le grand jour. Nous décollons pour nous poser, vingt minutes après, sur un immense terrain, Predanack, au cap Lizard. Des dizaines de Spitfires, arrivés avant nous, sont alignés dans l'herbe au bord des pistes. Mais nous attendrons toute la matinée l'ordre d'attaquer.

Après le décollage, à 13 h. 17, nous avons rendez-vous avec dix-huit Halifax au-dessus du chenal du Four. Il y a deux cents chasseurs de protection. Par une belle après-midi très claire, la côte de Bretagne se dessine, Ouessant, Molène. Nous rentrons, ma parole, par le goulet.

Mon escadrille est en protection supérieure à quinze mille pieds. Le tir de la D.C.A. monte une pyramide d'éclatements. Les gros bombardiers tout noirs semblent traverser un rideau de gros flocons de neige. Les coups longs sont pour nous, gris sur le ciel clair.

Je viens d'apercevoir quatre Messerschmidts 109 au-dessus de nous, droit devant. Je n'ai pas envie de parler avec mon mauvais accent. Si je les vois, tout le monde doit bien les voir ! Ai-je tort ? Enfin, la radio met fin à mon incertitude : « *Four one - o - nine - twelve o'clock above.* »

Un Spitfire en flammes descend en vrille sur notre droite. Le pilote vient de sauter, le parachute s'ouvre. La téléphonie est pleine d'ordres, d'exclamations, que je ne comprends pas.

« *Green section...* » C'est tout ce que j'ai saisi. Mais *Green section*, c'est nous ! Mackenzie décroche, je le suis dans l'aile. Nous plongeons pleins gaz vers Roscanvel. Les commandes durcissent. J'ai peine à rester collé à mon leader. L'escadrille entière, d'ailleurs, s'est divisée et je vois la section de Robby piquer en divergeant sur notre droite. Une douleur aiguë me vrille les tympans. Le plan d'eau grossit à vue d'œil. Enfin, j'ai compris ! Près de deux vieilles coques embossées, un petit bateau *flak* est couvert de lueurs de départs de coups. Nous l'attaquons à hauteur de mât. Mon ventre est serré et ma main tremble, tandis que nous rejaillissons au ciel.

Le spectacle est grandiose. Sur ma gauche, des gerbes immenses s'élèvent au-dessus de la darse, des nuages de poussière et de suie couvrent les terre-pleins. Je suis fidèlement Mackenzie qui décrit de larges lacets. Deux Messerschmidts croisent notre route. Est-ce le combat ? Je m'attends à tout. Mais ils se sont évanouis dans le temps que je me posais la question. Manche au ventre, hélice sur petit pas, nous regagnons en altitude. Vers Landerneau, nous avons rallié les nôtres, faciles à retrouver au-dessus du troupeau noir des Halifax.

« *Quinze 109 sur Morlaix* », annonce la radio.

Je m'en passerais bien. Je ne sais même pas s'il me reste des munitions.

Mais ils ne sont pas pour nous. Pris en poupe par l'escadrille de couverture, des Polonais d'Exeter, nous assistons à leur dislocation. Trois, touchés du premier coup, piquent en flammes. Tandis que sous nos ailes un

Halifax, sans doute gravement blessé au-dessus de Brest, s'écarte du gros, perd de l'altitude et disparaît de notre vue.

« *Don't straggle — Ne traînez pas.* »

Oui, j'ai compris. Je vole aile dans l'aile. Il ne reste plus que la mer, l'après-midi radieuse, le cap Lizard. Rien d'autre ne se passera. Gains : sept Messerschmidts et le bombardement. Pertes : deux Halifax, trois Spitfires.

Mackenzie me dit que je me suis très bien débrouillé. Que pouvais-je faire d'autre ? Quand j'aurai un peu plus d'assurance, je ne laisserai plus passer un Messerschmidt dans mon voisinage sans l'attaquer.

Le combat a excité mon esprit. Je ne peux pas dormir, ce soir, dans l'hôtel de Truro où l'on nous a mis en pension. Une musique assourdie de danse monte du rez-de-chaussée. Le nouvel an va naître. Je n'ai personne ce soir pour échanger des vœux. Je pense avec tristesse à ce pousse-pousse de Durban, dont le tireur cafre hurlupé de plumes bariolées nous reconduisait, Arnoux et moi, au moment où cette année 1941 commençait. Arnoux est mort.

6 janvier. — Mon carnet de vol se remplit à une allure record. Chaque sortie couvre une ligne et il n'est pas rare de noircir plusieurs lignes dans la journée !

Il y a d'abord la faction presque journalière. Deux Spitfires sont à la naissance de la piste, pilotes dans les carlingues, moteurs réchauffés de temps à autre afin que l'huile ne soit jamais à moins de soixante-cinq degrés. A l'alerte, la tour de contrôle tire deux fusées rouges. La section doit être en l'air en moins d'une minute. Le Central Operations donne les ordres dès qu'on est décollé.

Mes camarades n'aiment pas la faction. Ils se complaisent dans l'atmosphère bruyante de la baraque, les chansons de la T.S.F., les parties de cartes ou de flèches, les discussions. Pour toutes ces raisons, je préfère la solitude dans ma carlingue, l'attente calme avant la promesse d'un combat. Aussi m'arrive-t-il souvent de prendre leur tour.

Les missions, elles, sont de diverses sortes. La grande corrida, c'est le *sweep*, qui mobilise tous les chasseurs d'un comté pour la protection d'un groupe de bombardement. Les « rhubarbes », attaques en section au cœur du pays ennemi, sont très discutées. Elles ont le plus fort pourcentage de pertes pour des résultats incertains.

Mais les sorties les plus fréquentes sont les longues patrouilles de convoi, qu'on fait à limite d'essence pour diminuer le nombre des relèves. Ma qualité de marin m'a valu d'emblée tous les *shipping reco*, reconnaissances de navires. Le seul ennui, c'est que dans ce cas le renseignement prime tout. Il faut rompre si un avion ennemi vous attaque.

Enfin, il n'est pas exclu, de temps à autre, qu'on nous fasse décoller de nuit.

10 janvier. — Je suis bien dans le bain, maintenant. Presque chaque jour, nous décollons pour un *sweep*. Cela se fait à des heures diverses, mais le scénario est toujours le même :

Un wing-commander arrive de Middle-Wallop, descend de son Spitfire avec un air d'archange exterminateur. Il s'appelle Glead. Il nous rassemble dans la salle de conférences pour le « briefing ». Le « wing-co » explique la mission, notre « intelligence officer » ajoute quelques informations sur les lieux, défenses terrestres et types d'appareils que nous allons rencontrer. Il a ceci de commun avec le météorologue que leurs prévisions s'avèrent toujours fausses. Pour le temps qu'il fera, d'ailleurs, cela nous importe peu. Par fort vent traversier, à notre allure, la dérive est encore négligeable et les vols groupés dans les grains ne nous font pas peur.

Les anciens parlent encore comme de parties de plaisir de l'époque de la bataille d'Angleterre. Glead dit :

— Il suffisait de décoller pour se trouver en pleine bagarre. Le ciel était noir de Jerries. Et si l'on était descendu, neuf fois sur dix, grâce au parachute, on avait encore le temps d'arriver pour dîner au mess. Pas de souci pour l'essence. A court, on pouvait choisir le ter-

rain le plus proche. Il y en a un tous les dix milles pour vous recevoir.

Glead exagère un peu. Il ne parle pas de la fatigue des pilotes, harcelés de missions et si peu nombreux, pour tenir tête aux assauts massifs de Goering que chacun devait combattre plusieurs fois par jour.

Mais il est vrai que les conditions du combat ont bien changé. Il est devenu rarissime qu'un bombardier, ou même un chasseur allemand, vienne dans la journée au-dessus de la Grande-Bretagne. Et l'on nous charge d'aller les provoquer. Le Messerschmidt 109 F surclasse notre Spitfire V. Il nous faut d'abord traverser la Manche, perdre vingt minutes de combustible, pour franchir la côte française. Là, l'ennemi ne monte pas toujours au ciel. Il nous arrive de tourner trois fois autour de son terrain avant qu'il se décide, craignant de ramasser quelque pruneau de « Hurri-bomber » (Hurricanes lestés d'une bombe de cent livres). Bientôt, notre niveau d'essence baisse. Il est temps de rentrer.

Pendant que nous le provoquions en un point, l'ennemi, de Guernesey, de Maupertuis, de Caen, montait ses barrages de Messerschmidts sur notre chemin de retour. Et notre calvaire commence. Tout se ligue contre nous. L'essence est basse, notre vue s'est fatiguée, le soleil est dans notre dos ; bien contents encore si nos canons ne sont pas vides. C'est le moment que choisit le Jerry pour fondre sur nous.

Je dois à la vérité de dire que nos pertes sont lourdes. En dix jours, j'ai vu disparaître quatre des nôtres. Et nos as s'en plaignent un peu. Quand il leur arrivait, six mois plus tôt, d'abattre un ennemi à chaque sortie, le même résultat demande maintenant plusieurs semaines, sans qu'ils cessent pour autant d'être en danger.

14 janvier 1942. — Aujourd'hui, j'ai fait une « rhubarbe ». On appelle de ce nom conventionnel (choisi probablement à cause de l'effet de purge de la plante) une attaque par un très petit nombre d'avions. Elle est généralement faite en rase-mottes car les radars ne détectent

les objets qu'à un angle de site supérieur à sept degrés. Ainsi échappe-t-on longtemps à leur attention.

Ces attaques surprise ont coûté jusqu'ici très cher. Il est rare que le groupe retourne au complet. Aussi est-il question de supprimer ce genre d'offensive.

Toutefois, comme elle s'accorde particulièrement au tempérament des chasseurs, nous avons le vif désir, avant la suppression des « rhubarbes », d'en faire le plus possible.

Vers neuf heures je pars avec mon chef d'escadrille Carver, Mackenzie et Green.

Le ciel est assez bas et d'une couverture continue, conditions idéales. En effet, si l'on est attaqué par des forces très supérieures, il est facile, en tirant un peu le manche de disparaître en quelques secondes au milieu des nuages protecteurs. C'est une position tactique qui ne manque d'ailleurs pas d'avantages. De temps à autre il suffit de sortir pour se repérer et si la flak ou les chasseurs ennemis deviennent inquiétants, de disparaître de nouveau.

Ce matin, je rumine ces idées, tandis qu'à dix mètres des vagues, nous fonçons vers la forêt du Homet. De grands dépôts de munitions et de poudre y ont été signalés, qui sont susceptibles d'exploser sous nos rafales.

Aux vingt minutes de traversée calmes, succède, avec une brusquerie inouïe, une suite d'événements imprévisibles.

Le film se déroule en quelques secondes :

Nous arrivons droit entre les jetées de Port-en-Bessin. Un monde de pêcheurs agitent leurs bérets, saluent notre passage et j'en vois qui grimpent naïvement aux mâts pour être plus près. Nos Spitfires passent à les toucher et, tout de suite, nous traversons une place à peu près carrée. Sur l'un des côtés, trois camionnettes sont entourées de Boches.

Combien de fois ne m'a-t-on pas déjà demandé : « Mais de là-haut, pouvez-vous reconnaître une maison, un véhicule ? »

Evidemment les gens ne savent pas. Non seulement

nous pouvons reconnaître une maison, mais encore décrire la personne qui est sur son seuil et savoir si telle fille avait un corsage rouge ou bleu au moment où nous passions à quatre cents kilomètres-heure au-dessus d'elle.

Carver, par expérience, a encore l'œil plus rapide que le mien, il a très bien repéré nos « Frisés » et, amorçant un grand virage, revient droit sur la place. Il va probablement ouvrir le feu sur les camionnettes. Je ne suis pas très enclin à le suivre. Il y a de nombreux Français dans le voisinage. A cause de ma déficience en langue anglaise, je n'essaie pas, sur la téléphonie, de lui faire part de mes appréhensions. Nous plongeons. Mais notre leader n'ouvre pas le feu. Il tire sur le manche, saute quelques toits, reprend de l'altitude et recommence le même manège. J'ai compris. Avec finesse, Carver attend que les Français se soient écartés pour que nous puissions tirer sans mal pour eux. Et c'est bien ce qui se produit. A notre troisième passage, chacun s'est terré, Boches compris. La première rafale de Carver fait jaillir d'une camionnette une flamme haute comme les maisons. Les deux autres, sous mes canons, font de même.

Puis nous avons essayé de trouver la forêt du Homet, mais nous nous sommes perdus au milieu des coteaux boisés. Au retour, la côte est franchie au même endroit. Les pêcheurs font des gestes frénétiques pour nous acclamer.

15 janvier. — J'ai la flemme de tenir ce cahier. Je ne fais que dormir en attendant les alertes. Notre terrain est sous la neige, mais chaque matin, avant le jour, des équipes balayaient les pistes avec des fascines de bruyère.

Hier, pendant un combat, mon fauteuil s'est déverrouillé. Tenu sur ses deux pieds arrière seulement, il basculait à chaque changement d'assiette. Il m'a fallu atterrir sans palonnier, les pieds recroquevillés sous le siège. L'enquête désigne l'armurier coupable de n'avoir pas mis les sécurités. Il est traduit en conseil de guerre. Au moins ne plaisante-t-on pas ici sur ce sujet.

20 janvier. — Presque tous les matins, je vais reconnaître, au lever du soleil, le port de Cherbourg. Si les nuages sont assez serrés pour me donner abri, je fais le tour par Saint-Pierre-Port avant de rentrer.

31 janvier. — Nous tenons sagement nos carnets de vol. Ce matin, pendant que sur l'ordre de « l'Intelligence Officer » chacun fait le sommaire de janvier, je ne peux m'empêcher de trouver touchants mes jeunes camarades avec leur air d'écoliers sages. Je me suis penché sur leurs cahiers ouverts. Voici une mission dont Green faillit ne pas revenir. Il a écrit :

« Patrouille de convoi : 2 h. 20. »

Et je pense avec émotion à la dérision des signes. Qui lira entre les mots les dangers de l'ennemi, les maléfices de la nuit d'orage, les angoisses d'un atterrissage difficile ? Rien ne reste de tout cela. L'aventure s'est effacée sous la simplicité des chiffres et des mots.

Il fut pas mal agité, ce mois de janvier ! Pour moi, six alertes en faction, huit reconnaissances de navires, cinq patrouilles de convoi, quatre « rhubarbes » et deux grands « sweeps ». Pertes de l'escadrille : Mackensie, Kerr, en combat ; Matthers et Butler, qui se sont écrasés après une collision en l'air.

13 février 1942. — La journée d'hier a été, sans doute, une des plus sensationnelles de cette guerre. De bonne heure, le matin, le temps était très mauvais, mais pas assez mauvais pour que nous soyons renvoyés au mess. Si bien que, obligés de rester dans notre baraque, les uns jouaient aux cartes, les autres aux flèches. Certains dormaient sur leurs Mae-West en guise d'oreillers.

Vers neuf heures j'ai été chargé de faire un sondage météorologique. Le plafond était si bas qu'il tangentait, dans l'est de notre terrain, les falaises crayeuses de la New-Forest.

Après ce premier plafond, uni mais peu épais, j'ai trouvé un grand espace plein de nimbus isolés qui interceptaient la vue dans tous les sens. Au-dessus, s'étendait

une deuxième couverture de nuages que j'ai percée à deux mille pieds sans découvrir encore le ciel bleu, mais un nouvel étage où voyagent des bandes de stratus. Un fort vent de suroît chassait ce grand système nuageux.

Après m'être posé et avoir fait mon bulletin météorologique, j'ai repris la partie d'échecs que j'avais commencée avec Alpool.

Nous voyions midi arriver à l'horloge de la baraque avec le sentiment qu'il n'y aurait rien de la journée. Robby avait décroché le téléphone pour informer le Central que nous allions vider les lieux, quand il nous a fait signe de rester.

— Je ne sais pas encore, mais il paraît qu'il y a quelque chose en l'air. Il faut attendre.

Nous sommes surpris et reprenons, qui ses cartes, qui son échiquier avec résignation.

Midi dix. — Le téléphone retentit de nouveau. Grosvenor, qui en est le plus près, décroche l'appareil et aussitôt hurle :

— Alerte !

Nous sommes pris à l'improviste. Bien qu'avertis, la plupart d'entre nous avaient abandonné leurs Mae-West et dehors les mécaniciens commençaient à bâcher les zincs. D'habitude en effet, un quart d'heure après midi, l'escadrille de relève a pris son service. Mais aujourd'hui il semble qu'on ait besoin de tout le monde.

Pendant que nous courons vers nos avions, Grosvenor me crie :

— Ce sont les gros bateaux allemands qui ont quitté Brest. Ils sont maintenant du côté de Calais.

Décollé dans une grande pagaïe, nous avons tourné trois fois autour du terrain avant de prendre notre formation. Puis Carver attaque :

— Allô, Wallop, ici Moineau-Rouge-un. Moineaux décollés. Demande instructions.

— Allez vous poser à Maidstone où vous recevrez les ordres.

Le plafond très bas nous a fait chercher ce terrain

en rase-mottes, la sensation de vitesse à toucher les arbres nous donnait un avant-goût de combat.

A Maidstone, on devine qu'il y a grande alerte. Malgré l'heure quasi sacrée du lunch, une armée d'arri-meurs et de mécaniciens peuple le bout de piste et nous font aligner, les roues à toucher le goudron. Deux citernes à essence arrivent aussitôt pour faire les pleins.

Moteurs stoppés. nous avons sauté dans l'herbe et, groupés autour de Carver, nous attendons en discutant qu'on vienne nous prendre pour le « briefing ». Tout ce que je sais pour l'instant, c'est ce que Grosvenor m'a crié à Ibsley, au moment du départ.

Je n'en suis pas encore revenu. Depuis plusieurs mois, presque chaque nuit les gros bombardiers de la R.A.F. visitent Brest pour mettre les bâtiments de ligne allemands hors de combat. Que ceux-ci aient pu prendre la mer au complet me semble inconcevable. Mes jeunes camarades anglais m'assaillent de questions. Pour ces histoires de bateaux, je fais autorité, comme de juste.

On doit être aujourd'hui rudement pressé. En effet, au lieu de nous grouper, comme d'habitude, dans la salle de conférences pour nous expliquer notre mission, un wing-commander arrive en auto, s'arrête près de nous :

— Vous allez décoller le plus tôt possible. L'escadre allemande est à l'heure actuelle entre Douvres et Ostende, cap à l'est. Votre mission est d'assurer la maîtrise de l'air dans son voisinage pour permettre à nos bombardiers de les attaquer. Voici des sandwiches. Dépêchez-vous. Bonne chance !

Pendant que nous grignotons quelques bouts de pain farcis de salade ou de pâté, Carver ajoute ses ordres de bataille :

— Ça chahute trop pour voler en trois colonnes. Vol de canard ouvert. Et pas de traînard.

Carver a raison. Nous sommes venus jusqu'ici en trois colonnes de quatre et, aux remous des nuages très bas, s'ajoutaient ceux des hélices. La formation qu'il vient d'ordonner est bien meilleure.

Aujourd'hui, je suis Moineau-vert-un, chef de la der-

nière section à droite. Grosvenor est mon sectionnaire.

— Aux carlingues !

Pouces levés, Carver donne le départ.

Douze minutes plus tard, nous sautons des tours de Douvres dans les nuages. Juste le temps d'avoir entrevu les brisants au pied des falaises de craie et nous sommes au-dessus du premier plafond, dans l'étage peuplé de gros nimbus gris.

— Vérifiez canons et viseurs.

Viseur éclairé, bouton de tir sur « feu », je suis prêt. Au-dessous de nous, des déchirures livrent au passage des lambeaux de vert striés d'écume. Sur mer, il fait très mauvais temps.

Un avion passe dans un de ces trous. A peine l'ai-je aperçu, que l'ordre vient :

— *Allô, Green-one investigate* — Allô, Vert-un, voyez ce que c'est.

Je plonge, suivi de Grosvenor. Sur la mer, assez loin, un M.T.B. est en route vers Douvres.

Un avion, le dos à raser les nuages, semble vouloir le bombardier. Je suis trop loin pour pouvoir intervenir en temps utile, mais, à tout hasard, j'ai mis pleins gaz. L'avion dépasse la route du petit bâtiment sans l'attaquer. Il vient un peu sur la gauche. Je prends un angle de chasse pour m'apercevoir bientôt qu'il s'agit d'un Beaufort ami.

Dix minutes de perdues ! J'enrage. Où se trouve Grosvenor ?

Le rétroviseur ne me donne rien, je me dévisse le cou à chercher derrière moi.

— Allô, Vert-deux, où êtes-vous ?

Pas de réponse.

— Allô, Vert-deux, Vert-deux, où êtes-vous ? J'écoute.

Toujours rien.

J'ai fait un tour complet, puis, passant le plafond, un autre au-dessus. Mon sectionnaire a disparu. Je suis seul.

Mis cap à l'est, juste au-dessus des nuages. Je vou-

drais bien voir les gros navires allemands. Un bref calcul m'indique qu'ils doivent être droit devant moi, à une vingtaine de minutes de vol. Des rumeurs lointaines viennent d'ailleurs à passer dans mes écouteurs : appels, interjections, l'image sonore d'un combat.

Le plafond est si mince que je trouve plus habile de passer tantôt dessus, tantôt dessous, où je découvre sur la mer du Nord des grains violets et des nuées si basses qu'elles traînent sur les flots.

Le brouhaha radio se précise, je me rapproche. J'émerge pour la dixième fois peut-être du plafond, quand une giclée de points de feu passe juste devant mon aile gauche.

Plongé en hâte dans les nuages, je viens sur la droite un instant et ressors au cap primitif. J'espère, avec cette baïonnette, être passé derrière mon agresseur. Mon espoir est déçu, rien en vue.

Décidément, les conditions de combat sont aujourd'hui extraordinaires, une vraie partie de cache-cache. Mais j'ai pris le contact. Cap à l'est, je dois trouver bientôt la bagarre. Au loin, deux lignes noires parallèles se traçant en oblique entre les plafonds avec la netteté de deux traits gras au fusain. Il me faut quelques secondes pour me rendre compte que j'ai vu piquer deux avions en flammes. Puis, c'est un jet de tracers, sorti d'un nuage sur ma gauche, et qui s'incurve loin devant mon avion, s'éteint, sans que je sache qui a tiré et sur quel but. L'air semble plein de guets-apens fantasques, où les décors mouvants des nuages jouent un rôle théâtral.

Les rumeurs sont devenues des bruits dans mes écouteurs. Mais à part quelques injures brèves, je n'arrive pas à saisir un seul mot. Le ton suffit, celui de la bataille, avec ses nuances qui expriment la surprise, l'effroi ou la colère. Des coulisses, un Messerschmidt en virage serré, jaillit devant moi à portée de tir, mais s'efface avant même que j'aie réagi. Les parages sont malsains. Mon esprit est trop captivé à vouloir distinguer la radio. Aussi je coupe la téléphonie. Le silence me restitue toute ma capacité d'attention.

Et, soudain, je suis en plein dans le bain. Six Messerschmidts font la même route que moi, sur ma droite. Dans un couloir, voici un Spitfire qui plonge et d'autres avions encore impossibles à identifier. Si, pourtant, voilà deux Heinkels. Une vraie exposition aéronautique.

Au moment où j'écris ce récit, un jour plus tard, j'essaie de comprendre quel était mon état d'esprit. Pourquoi n'ai-je pas essayé de poursuivre tout de suite un ennemi ? Une idée surnageait : je voulais apercevoir l'escadre allemande, une idée de marin, pour sûr. Et pourquoi donc eux, les six Messerschmidts, ne m'ont-ils pas attaqué ? Il semblait que nous nous rendions tous à un spectacle et que cela seul comptait.

Mais une giclée de balles traceuses juste au-dessus de moi, m'a rappelé au danger. Une giclée providentielle, car elle m'oblige à piquer. Ma découverte est inespérée. Je n'en ai, d'abord, que des visions fugitives ; sous les nuages gris, la clarté est faible, une gaze noire tamise le vert de l'eau, sans doute un reste de fumigène que le vent lamine vers le nord. Et voici un mât de direction de tir, avec sa tourelle, son télémètre. Juste derrière, la cheminée coiffée de rond vomit des volutes souffrées. La coque estompée reste imprécise. J'ai l'impression de ne courir aucun risque. La pauvre visibilité et mes trois cents kilomètres-heure sont une protection bien suffisante contre l'ennemi marin. Le navire, d'ailleurs, a disparu presque aussitôt derrière moi. Je n'ai rien vu d'autre, mais je sens qu'un monde m'entoure.

Ne perdons pas la tête. Cap à l'est cinq minutes, le temps de réfléchir.

Il est trois heures moins cinq. A bord, tout va bien. J'ai près de trente minutes avant de songer au retour. Dans le nord, l'écran des fumigènes se dilue avec la distance, la houle est bien formée avec de grosses crêtes qui fument ; çà et là des grains soudent la mer aux nuages. A trente mètres au-dessus de l'eau, je viens à l'ouest-nord-ouest et ouvre mon dôme car le pare-brise trouble m'empêche de bien voir devant. Il pleut.

Sorti du grain, je découvre brusquement toute une

armada. Le tableau est extraordinaire. A quelques milles dans le sud, bien découpés sur la bande de ciel entre mer et plafond, les trois gros navires, le *Scharnhorst*, le *Gneisenau* et le *Prinz-Eugen*, font route à l'est. Leurs masses grises se piquent des brèves lueurs de l'artillerie secondaire. Sur quoi tirent-ils ?

Devant eux, assez loin, un petit croiseur ouvre la marche, tandis que plusieurs bâtiments légers les flanquent. Comme l'étendue de mer, sur la gauche, est peuplée jusqu'à mon cap actuel, je suis porté à observer du côté droit. A ma grande stupéfaction je m'aperçois alors que j'ai débouché en plein dispositif de protection éloignée. Trois torpilleurs, tout près de moi, tossent mollement, mer de l'arrière, avec de très amples roulis, laissant un sillage d'une bonne trentaine de nœuds. Un groupe de M.T.B. et de E-Boats est plus au large. Je me demande si ces derniers ne sont pas des Anglais. Ceci expliquerait les lueurs de départ des coups. J'en suis là de mes interrogations quand quelques pointillés roses, venus d'en bas, m'encadrent et m'enlèvent le goût de dissenter. Tourné cap au sud, je viens en rase-mottes à cinq mètres des crêtes blanches. A droite, un contre-torpilleur tire sur moi. Une de ses armes automatiques, dans un coup de roulis, plante sur la mer une allée de gerbes grêles. Au passage, mon viseur sur sa passerelle, je lâche une rafale des canons. Des hommes s'aplatissent derrière les pavois et mes projectiles font naître des petits nuages gris. Tout va très bien.

Replongé dans un creux de houle, je me retrouve avant d'avoir réfléchi par le travers du serre-file, le *Prinz-Eugen*. Ma mémoire n'a enregistré que des clichés. L'énorme masse grise laboure la mer. Des flammes piquettent les superstructures. Un avion en vrille traverse mon champ de vision, percute l'eau, disparaît, tandis que sa gerbe fouettée par le vent défile en mince rideau d'écume. Je n'ai pas eu l'audace de tirer à hauteur de mât sur la passerelle du croiseur de ligne. Monté en spirale sur la droite pour éviter la rencontre, je reste le souffle coupé pendant les quelques secondes où mon

avion présente son ventre à toute l'artillerie du *Prinz-Eugen*. Je ne sais même pas si l'on a tiré sur moi. D'instinct j'ai grimpé jusqu'à percer le premier plafond.

Après la revue nautique je trouve ici le carrousel aérien. Une escadrille de Junkers 88, vers deux mille pieds, tourne en rond. C'est le seul groupe qui semble faire une chose cohérente dans le méli-mélo où se croisent croix noires et cocardes.

J'en suis à peine au stade de l'étonnement, qu'un réseau de balles se tisse autour de moi. Qu'à cela ne tienne, j'ai compris la règle du jeu. Sans même avoir aperçu mes assaillants, j'ai regagné l'abri des nuages. Un grand as aurait-il fait mieux que moi ? Peut-être, mais où que j'aille, seul, je suis pourchassé dès que je mets le nez dehors. Me revoici sous le plafond.

Cette fois, l'escadre allemande est à bâbord. Le premier bâtiment, le *Scharnhorst*, vient de sortir de la ligne et, au point où son sillage s'est incurvé, un disque d'intumescence fait supposer qu'il a été touché par une explosion, mine ou torpille. Les drisses se couvrent de pavillons. Il semble que quelque chose n'aille pas pour le mieux sur l'eau. Je voudrais bien rester là encore en spectateur jusqu'à ce que la nuit se fasse. J'ai vraiment pris une âme de spectateur et les esquives, avec ces bons nimbus bien placés, n'ont plus de secrets pour moi. Mais il est trois heures et demie. Je dois faire route sur l'Angleterre si je ne veux pas tomber en panne d'essence.

Le dos à égratigner les nuages, je m'éloigne des bâtiments qui n'ont guère l'air de s'occuper de ma mince personne. Trouant avec timidité la couverture, j'explore avec attention derrière moi. Deux Heinkels font route au nord, un Junker, au contraire, vers la Hollande.

Devant, mon cœur a bondi. Un peu plus haut, à un demi-mille, ma propre escadrille est, elle aussi, sur le chemin du retour. Ils n'ont pas rompu la formation, ce qui, je l'avoue aujourd'hui, aurait dû m'étonner. Cap à l'ouest, en vol de canard, ils profilent à contre-jour leurs ailes minces que je connais si bien, sur un fond éclairci

par le soleil. J'ai machinalement compté cinq avions sur la branche droite du vol de canard. Dieu soit loué, Grosvenor est rentré ! Mis les gaz pour les rejoindre. Il ne reste plus rien du carrousel de tantôt et il me semble faire, dans le calme revenu, un simple exercice.

Deux Messerschmidts, très haut, trompent ma quiétude. A la traîne, je suis en danger. Aussi ne les perdrai-je pas de vue pendant mon ralliement. Heureux de me retrouver avec les copains, j'arrive enfin à une trentaine de mètres derrière Grosvenor, m'approche encore. Personne n'a accusé qu'il m'ait vu rentrer. Ouf, m'y voici. Pour la première fois depuis une heure, je change le portage de mes fesses sur le siège et, détendu, m'appête à réviser la collection d'événements de ce fertile après-midi.

Je suis à poste depuis quinze secondes quand, machinalement, mon regard glisse sur l'avion de Grosvenor. Je sursaute, en panique. Cette aile que je touche presque est timbrée de la croix noire : un Messerschmidt ! En une seconde, j'ai compris que j'ai rallié une escadrille allemande qui, chose étrange, volait dans la même formation que la nôtre et comportait le même nombre d'avions.

Il ne faut pas un grand calcul de déflexion pour ouvrir le feu sur cette cible idéale qui déborde de tous côtés le champ de mon viseur. Les yeux fermés, on ne pourrait la manquer. J'ai lâché d'un seul geste canons et mitrailleuses et, d'un retournement brusque, sans demander mon reste, m'enfonce dans le nuage le plus proche où cette bande déchaînée ne me retrouvera pas. Trente minutes plus tard, dans un jour pauvre, je franchis un rivage inconnu. J'essaie vainement, sur la radio, de me faire prendre en charge par une station. L'éther est encombré de mille conversations, parmi lesquelles mon anglais déficient n'arrive pas à séduire un interlocuteur. L'essence est basse. Après avoir perdu des instants précieux entre ce qui devait être Margate et Chatham, je tombe enfin sur les hautes tours de Canterbury. Maidstone est à cinq minutes de là. Sept pilotes de mon escadrille, dont Grosvenor, s'y sont déjà posés. Les autres, il faudra deux

heures de coups de téléphone à Carver pour les retrouver au complet entre Manson et Tangmere.

Bien entendu, mon aventure restera une belle histoire jusqu'à ce que, plus tard, après la guerre, un pilote allemand, je l'espère, témoigne de cet étrange ralliement.

Quant au chef d'escadrille, à la fin du rapport qu'il vient d'achever, il a noté avec son humour britannique : « Il faut voir un trait de la Providence dans le fait que le commandant Jubelin ait rallié une formation en tous points semblable à celle qu'il avait quittée et qu'aucun des Messerschmidts n'ait semblé prendre ombrage de son retour. Ceci laisse supposer qu'ils avaient détaché eux-mêmes leur serre-file pour explorer le ciel. La Providence fait bien les choses. »

Nous apprenons ce soir, d'après des informations officielles, que les bâtiments allemands ont été gravement avariés à la torpille par des attaques de destroyers et de vedettes rapides. J'aurais donné cher pour voir se dérouler une de ces attaques.

Je ne suis pas très fier de ma sortie, je l'avoue. Dans toute cette fantasia, j'aurais dû trouver l'occasion de descendre à coup sûr un Boche. Il est probable que je ne saurai jamais le résultat de mon tir sur le contre-torpilleur et sur le Messerschmidt. Je me reproche d'avoir manqué de mordant. Mais pour moi, marin de métier et aviateur de fortune, la rencontre de cette escadre redoutée fuyant à trente nœuds sur des flots de colère, sous un ciel de malédiction, cette rencontre captivait trop mes sens pour que je fusse autre chose qu'un spectateur.

14 février. — L'arrimeur qui avait oublié les sécurités de verrouillage de mon fauteuil, le 15 janvier, est passé aujourd'hui en conseil de guerre. Je suis principal témoin. Mais je n'ai pas à le charger, il plaide coupable.

Coût : un mois de prison (qu'il achève demain) et cinq livres d'amende (que je lui paie).

La notion d'amende, si étrangère à l'esprit français dans un cas analogue, est ici chose courante. C'est la sanc-

tion la plus efficace, paraît-il. (« Surtout pour les Ecos-sais », ajoute Robby.)

17 février. — Anniversaire d'Annick. Je l'évoque avec son air sage de petite fille modèle.

Nouvelles de la guerre désastreuses. Chute de Singa-pour. Avance de Rommel. Et la vie continue.

28 février. — Le sommaire montre une diminution sur le mois précédent. A part la grande corrida du 12, je n'ai eu qu'un coup dur. Tirant en rase-mottes sur un char d'assaut, j'ai ramené trois éclats, dans le radiateur, dans le pare-brise et le troisième a crevé la roulette de queue. Il est resté encastré dans le caoutchouc et l'on a su ainsi que ce sont les propres ricochets de mes canons sur la cuirasse.

Premier mars. — Arrivée du premier-maître Claude. Brun, élégant, le visage écarlate avec de bons yeux francs et des dents magnifiques, il donne une grande impression d'équilibre. Il lui est plus difficile encore qu'à moi de parler anglais. Ce n'est pas peu dire.

Il me raconte sa très belle évasion, sur un Glenn-Martin, de la Senia, près d'Oran, à Gibraltar.

D'habitude les avions ne pouvaient pas s'envoler. On leur retirait une pièce de transmission qui avait vite été baptisée « la clef de Gibraltar ». A l'occasion d'une prise d'armes, les clefs ont été distribuées. La commission d'armistice italienne est même présente.

Claude se laisse décorer, — croix de guerre pour des exploits accomplis pendant la retraite de 1940 sur la Somme, — démarre son avion, décolle sous le nez des autorités, françaises et italiennes, et des troupes alignées, et rejoint Gibraltar.

Son mécanicien, qui n'a pas le goût d'aller dans les pays où l'on se bat, a été enlevé malgré lui. Les autorités anglaises de Gibraltar l'ont renvoyé en Afrique du Nord, avec leurs compliments,

Ibsley, 3 mars. — Je suis toujours empoisonné par ce sacré langage anglais. Au sol, cela va encore, mais dès que nous décollons il me devient, avec le bruit du moteur, très difficile de distinguer les paroles de la téléphonie. Ceci ne serait rien encore, mais dès que le combat commence contre les Messerschmidts, nos flegmatiques insulaires s'excitent et il ne me reste plus qu'à donner ma langue au chat. L'accent du Kenya se mélange à celui de la Nouvelle-Zélande, l'argot de Londres à celui d'Edimbourg, bien content encore si les deux Hollandais de notre groupe ne veulent baragouiner quelque chose de leur cru. Bref, je suis perdu. Et hier, comme mon esprit était distrait à vouloir comprendre, c'est miracle que je n'aie pas été descendu par un Boche surgi je ne sais d'où, dont je n'ai vu qu'un magnifique tracer passer à quinze mètres devant mon nez. Désormais je prends la résolution de pousser tous les boutons radio et d'aller au combat dans le silence. Je récupère ainsi toute ma capacité d'attention vers l'extérieur. Mais comment suivre les ordres du chef de groupe ?

Vendredi, 13 mars 1942. — Le mauvais temps couvre la campagne anglaise. Nous n'avons pas manqué de noter que nous sommes un vendredi 13 et depuis ce matin nous avons maintes fois évoqué cette superstition. Pour ma part, j'estime que c'est un jour faste. En revanche, la plupart de mes camarades y voient un mauvais présage. La journée semble terminée quand, vers seize heures, on nous fait décoller d'urgence pour une mission imprévue. But : reconnaître un croiseur auxiliaire aperçu près des Casquets. Avant de franchir la côte nous sommes rejoints par deux autres escadrilles de chasse venues d'Exeter qui accompagnent trois Hudsons bombardiers. Je suis désigné comme « weaver ». C'est bien le plus sale poste. Il s'agit, en serre-file et un peu au-dessus de la formation, d'osciller de part et d'autre de la route moyenne, pour mieux voir derrière et ainsi protéger les camarades de toute surprise de ce côté. Bien entendu le « weaver » fait beaucoup plus de chemin que les autres. C'est ce qui rend

désagréable ce poste, car il faut toujours veiller sur la consommation d'essence.

Les nuages sont très bas et nous volons au ras des vagues vertes déferlantes. Presque à toucher le phare d'Alderney, une petite pièce allemande ouvre le feu, une vingtaine de flocons gris viennent nous encadrer.

Je n'ai rien vu sur la mer. La formation tourne sur la droite et vient cap au nord pour le retour. Dans ce virage, mon poste m'a fait perdre de la distance et je suis assez loin en arrière, seul à environ trois cents mètres du gros, quand surgit le destin.

Maintenant que j'y pense, je ne puis m'empêcher de trouver merveilleux qu'on ait attendu des mois, des années, cette seconde même où l'on va affronter l'ennemi et qu'il est soudain là, à vous toucher.

Comme nous volions juste sous le plafond de nuages, la visibilité horizontale est très faible et je vois mal mes camarades, ce qui, par parenthèse, rend ma protection bien illusoire, quand je me trouve nez à nez avec un magnifique Junker 88. Il est sorti d'un nuage, à une centaine de mètres et légèrement au-dessus de moi. J'ai sans doute écrit, dans mon compte rendu, que j'ai pris sagement ma visée avant que de tirer. C'est faux. Je sais bien que je n'ai pas eu le temps de réfléchir. A la vitesse vertigineuse de notre rapprochement, il est facile de calculer que nous nous sommes rencontrés une demi-seconde après nous être aperçus. Il était un peu au-dessus de moi, j'ai très instinctivement levé le nez de mon appareil et lâché canons et mitrailleuses au moment où, gros comme une maison, le Junker débordait largement du champ de mon viseur. Mais il était déjà très loin quand, mon virage achevé, je pus le reprendre dans ma ligne de mire. Pleins gaz, j'essayai de le rattraper et lançai l'alerte.

— *Allô, Red one. Six o'clock. Tally-ho.*

Je n'ai même pas entendu la réponse tant j'étais excité. Résultat de ma rafale : le moteur droit du Junker fume énormément. Pleine gomme, je gagne sur lui et, à cent mètres environ, je lâche deux giclées de mes armes.

Je peux distinguer le mitrailleur allemand du fuselage.

Il a orienté sa tourelle vers moi et je sais qu'il tire aux lueurs de départ des coups. A ce moment, sur ma gauche, je vois arriver un Spitfire. Plus rapide que le mien, il gagne en distance, ouvre le feu sur le Junker. Le drame est bref. Le mitrailleur boche a compris que son nouvel adversaire, plus rapide, est plus dangereux. Il a tourné ses mitrailleuses contre lui et à la première giclée l'atteint de plein fouet. Une fumée blanche entoure aussitôt le nez du Spitfire, qui perd rapidement derrière nous. Pendont ce temps, libre de viser à ma guise, j'ai tiré posément. L'autre moteur prend feu, l'avion pique à mort, passe un nuage, disparaît. Je plonge pour le retrouver et ne vois, entre moi et la côte de Cherbourg maintenant très proche, qu'une intumescence, mi-vapeur, mi-fumée, au ras de l'eau.

J'ai pris le cap inverse pour chercher l'autre Spitfire. La radio ne passe que des sons pour moi inintelligibles. J'essaye en vain de parler. Nul ne répond.

Je calcule que je commence à être juste pour l'essence, qu'il me faut penser au retour. Après avoir pris de l'altitude à travers les nuages, j'appelle ma station afin qu'elle relève ma direction pour diriger les recherches, mais en vain. Est-ce dû aux lourds rideaux des nuages ou à une avarie de mon poste? Je n'obtiens pas le contact. Je me pose vingt minutes plus tard, presque à la nuit faite, sur le terrain d'Ibsley.

Il règne une grosse animation autour des baraques. C'est Carver qui a été abattu. Nous l'attendrons longtemps au bord de la piste, comme si un miracle pouvait nous le ramener.

14 mars. — Nous sommes sans nouvelles de Carver.

16 mars. — Le miracle s'est accompli, Carver est sauvé. Ce matin, nous étions tous dans le *dispersal* quand le téléphone résonne. Robby prend l'écouteur, fait un saut de carpe en entendant la voix même de Carver qui lui parle de Portland. Nous envoyons aussitôt l'auto

le chercher. Il est arrivé à midi, fêté au delà de tout ce qu'on peut imaginer.

Voici l'odyssée de Carver tirée tout droit de son compte rendu. J'ai suivi rigoureusement son récit officiel et n'ai simplifié que les questions trop techniques :

« Le 13 mars 1942, j'étais en tête de mon escadrille, cap au 40, en rase-mottes, après avoir effectué une mission de reconnaissance dans les environs des Casquets. Alerté par le « weaver », j'aperçus un bimoteur qui traversait notre route sur l'arrière, à environ 1.500 pieds. Je virai brusquement, me rapprochai pleins gaz et reconus de trois quarts tribord arrière un Junker 88.

« Je tirai une rafale d'une seconde à deux cents yards de distance. Mon badin marquait 250 milles. Je reçus aussitôt une violente riposte des deux mitrailleuses arrières, haut et bas, et fus touché dans le radiateur. Les vapeurs de glycol remplirent rapidement mon habitacle. En quelques secondes la température atteignit 120 degrés. Le moteur commença à brouter. Cap vers la base, je montai, afin de mieux envoyer mes signaux de détresse, jusqu'à 2.000 pieds. Le moteur cognait de plus en plus et ne tirait plus. Je reperdis la moitié de mon altitude, passai alors sur le dos et me jetai dans le vide près de Cherbourg. Ma montre s'est arrêtée à dix-sept heures vingt-huit, moment du contact avec l'eau. Avant d'y rentrer j'essayai de larguer mon parachute, mais je dus ne pas frapper la boucle assez fort car je me trouvai immergé avec la soie qui me couvrait la tête. Je pus me dégager et, nageant sous l'eau, revenir en surface. Je gonflai le *dinghy* et me hissai dedans avec de très grosses difficultés.

« Je vidai l'eau et me recouvris des toiles de protection. Vers dix-huit heures, j'étais à poste, mouillé, mais n'ayant pas trop froid grâce à mes vêtements de laine. Le vent soufflait du sud. Je restai les yeux ouverts toute la nuit, donnant des coups de sifflet à courts intervalles. Je pensais que des bateaux étaient partis à mon secours. Le 14 au matin le vent devint plus fort, la mer venait de

l'arrière et me fatiguait la nuque en la giflant à chaque vague.

« J'estimai que la dérive me ferait atteindre la côte anglaise en trois jours. J'ouvris donc la boîte de secours, divisai le contenu en six parts. Les vivres étaient légèrement mouillés. Le compas ne marchait plus, j'oubliai de prendre celui de la trousse extérieure. Mais bien que le ciel fût couvert, il m'était facile de me rendre compte que le soleil restait toujours dans mon dos. Je progressai vers la maison. En fin de matinée j'aperçus deux avions ennemis, mais rien d'autre pour le reste de la journée. J'avais maintenant très froid à ma jambe gauche, car, au moment où je m'étais parachuté, j'avais perdu une botte fourrée. La deuxième nuit fut terrible. J'avais très soif et l'eau de mer brûlait ma langue, me piquait les yeux. Le vent redoubla de fureur dans la nuit, mais je n'en eus cure, car je m'endormis pour un temps que je ne peux pas préciser. A mon réveil, il faisait encore nuit, j'étais glacé et ne pouvais plus ouvrir les yeux sans qu'ils brûlent. Puis le jour vint sous un ciel gris et bas. Dans la matinée, je pus recueillir sur le tablier en caoutchouc du *dinghy* le contenu de deux verres d'eau de pluie. Je pense que c'est ce qui me sauva. Ma langue tuméfiée devint moins douloureuse et je pus manger ma ration de *horlick* et de pemmican. Vers midi, trois Hudsons sans escorte passèrent à un mille dans le nord et, dans l'ouest, un autre avion qui devait être un Lysander. La vue de celui-ci me combla un moment d'espérance. Mais il fit route sans m'apercevoir. Au coucher du soleil qui se dégagea des nuages juste avant de disparaître dans les flots, je vis défiler dans le nord, très loin, un convoi de bateaux traînant des ballons. Bien que très affaibli, ces signes me donnaient la satisfaction de penser que j'avançais comme prévu. De jour, j'avais augmenté ma vitesse en dégrafant le côté au vent du tablier et en l'utilisant comme une voile. Le *dinghy* embarquait davantage et je devais écoper toutes les demi-heures. A la nuit, je rabattis le tablier et m'endormis pour quelques heures. A mon réveil, la nuit était épaisse ; j'étais si transi que j'agitai les bras en tous sens

pour qu'ils reprennent vie. J'attendais l'aube du 16 mars, quand je fus frappé soudain par le bruit de nombreux moteurs de bateaux. J'étais en plein milieu d'un convoi. Ma langue gonflée ne me permettait pas d'émettre le moindre son, mais mon sifflet de détresse me permit d'attirer l'attention d'un bâtiment qui revint vers moi. J'appris plus tard que j'avais été entendu par un timonier de quart sur la passerelle du destroyer d'escorte H.M.S. *Tynedale*. Quand le navire stoppa contre mon dinghy, je pensais qu'il ne me restait plus qu'à escalader l'échelle, mais je m'aperçus alors que j'étais incapable de faire le moindre geste. Un matelot du destroyer sauta à l'eau, me passa une ceinture de sauvetage autour du corps et on me hissa à bord à une heure trente du matin, le 16 mars 1942, à environ sept milles dans le sud de Portland. »

Il fallait un garçon sportif et de bonne trempe pour résister au froid trois jours et trois nuits, en dérive dans un gros clapotis. Il sera un exemple de courage et d'endurance pour nous tous.

Ce que Carver ne dit pas toutefois, c'est qu'au moment de sa chute dans l'eau, il était si près de la côte française qu'il lui aurait suffi d'agiter, au bout du petit mâât télescopique qui fait partie de notre attirail, le grand pavillon rouge du dinghy pour être aperçu par les veilleurs allemands.

17 mars. — Décidément j'aurais pu croire que notre vie, bien que dangereuse, s'annonçait monotone. En somme chaque jour nous attendons une alerte, nous volons dans un avion fin comme un oiseau, nous combattons parfois, puis rentrons à notre rectangle d'herbe avant le crépuscule. Je comprends cette façon de faire la guerre mieux que toute autre. Les combats ne durent jamais plus de dix minutes. Ces dix minutes passées, non sans l'agrément du risque, il ne s'agit plus que de vivre dans le confort. J'aurais fait un mauvais soldat de tranchées, dans la boue et sous la pluie.

Mais cette monotonie guerrière se pare chaque jour de quelque incident nouveau qui en fait le charme. Ce

soir, je me sens parfaitement heureux après un incident extraordinaire. J'ai envie de le noter. C'est le premier du genre qui m'arrive. Il peut expliquer que d'excellents pilotes disparaissent sans qu'on sache pourquoi.

Il me semble d'ailleurs que ce qui m'est arrivé m'aide à mieux comprendre la mort d'Arnoux.

Hier, nous venions juste de finir notre thé quand un convoi est signalé vers seize heures, trois gros cargos allemands dans l'ouest de Guernesey, qui profitent du temps bouché pour essayer de gagner l'Atlantique. Ils ont été aperçus par un Boston une heure plus tôt. On a mis tout de suite en alerte, pour les attaquer, une section d'Hudsons chargés de bombes que nous devons protéger. Le plafond est si bas que notre approche se fait au ras de l'eau. Je n'ai absolument rien vu de l'attaque. Mon groupe a été détaché pour neutraliser deux Messerschmidts qui nous surveillaient sur l'arrière et nous les avons perdus aussitôt dans les nuages. Nous rallions notre escadrille qui a fait demi-tour. Robby va chercher la surface de l'eau et, en rase-mottes, s'engage sous un ciel zébré d'éclairs. Les nuages, qui avaient quelques trous à l'aller, se sont soudés et épaissis. Par grains, la pluie tombe drue. Il reste une heure avant le crépuscule et pourtant la nuit semble presque venue.

Soudain, d'une dernière vague qui s'étale dans les varechs, nous sautons le rivage, grimpons un coteau dont le faite déchire les nuages. Nous le sautons un peu au hasard. Je suis dans l'aile de Robby, attentif à ne pas le perdre. L'escadrille s'est déjà essaimée.

Au delà de la crête, nous trouvons un paysage lugubre, morne étendue de terrains aux bruyères calcinées, coupée de quelques vallonnements pleins de vase. Pas un être humain, pas un animal. A trois cents kilomètres-heure, nous fuyons sur cette plaine, cherchant le refuge d'un aérodrome.

En vain. Le sol s'élève, le plafond s'appesantit. Jusqu'à présent, entre ciel et terre, un mince bracelet glauque cernait l'horizon. Il s'ébrèche. Nous allons très vite. Deux minutes plus tôt, tous les caps étaient bons pour trouver

après un paysage, derrière un pli du sol, un paysage nouveau. Maintenant, les issues se comptent en arches claires, vite déformées. Si j'étais seul, je ferais demi-tour. D'autres l'ont fait, je ne vois plus que trois autres appareils qui suivent assez loin.

Mais je ne veux pas lâcher Robby. Nous sommes prisonniers dans une vallée sans couleur. La plaine roussie de tantôt était une féerie de tons à côté de ce couloir où l'humidité met des taches sordides. Je voudrais savoir où je suis.

— Allô, Bleu-1, savez-vous où nous sommes ?

— Oui, Bleu-2. Dartmoor.

Je suis ennuyé. J'aurais dû dire simplement : « Où sommes-nous ? »

— Attention ! crie la radio.

Mon leader tourne raide sur la droite. Je l'ai suivi en dehors du virage, juste le temps de voir, plus haut que nous, un pic rocheux qui passe avec l'étrangeté d'un fantôme entouré de ses voiles. Ce vol a l'incohérence d'un cauchemar. Je n'avais jamais vu dans ces régions que prairies et combes boisées, que l'ocre des rochers du Devon ou la craie des falaises du Hants. La vallée qui nous emprisonne doit être celle du Jugement Dernier.

A m'écraser, j'aurais préféré que ce fût sur l'herbe verte, sur l'eau bleue, dans l'éclat du soleil. Mais nous suivons des chemins tristes dans une lumière plombée.

— Attention !

Avant même que j'aie compris, soudain il m'a fallu grimper, pleins gaz et manche au ventre, pour suivre mon leader. Nous sautons le rocher. Presque aussitôt, les mauvaises fées nous aveuglent d'un cumulus comme avec un capuchon.

Il y a parfois, très haut, des crépuscules de nuages rutilants où glisser est un plaisir des Dieux. Il y a des soirées calmes où les troupeaux de cirrus trottaient vers l'horizon. Il y a, ce soir, ce nuage avec ses clartés, lueurs d'espoir, et ses ombres, menaces.

Bien que je sois à quelques pieds de lui, je perds l'autre Spitfire dans un bouchon. A peine perdu, je le

revois d'un seul coup tout près. Un choc, mon hélice scie son empennage. D'un renversement, j'ai évité la complète collision. Mais je suis seul désormais.

C'est le début de l'angoisse. Dans la manœuvre brusque, chose grave, j'ai décroché au tableau de bord l'horizon artificiel. Je n'ose pas — ce serait plus sage — rentrer dans ma carlingue, renoncer au monde extérieur. Au contraire, je scrute le nuage. Chaque fois qu'il s'assombrit, je me sens à un atome de l'écrasement total. Car je sais que je vole en aveugle à toucher le sol. L'homme qui appuie le canon du revolver sur sa tempe, pour en finir, doit éprouver ce vertige.

Il reste quelque chose à faire, je le sens mieux que je ne le sais encore. Car à grande vitesse, bien serré par le harnais contre le siège, — nous revenions du combat, — toute notion de verticale est abolie.

360 kilomètres-heures, 200 nœuds, 100 mètres-seconde. Pourquoi ai-je fait ce calcul rapide ? Chiffre-t-on un écrasement ? Stupidité ! Et pourquoi me suis-je dit : « Atterrir comme une fleur. » Une fleur dans cette morne vallée !

Mon esprit cherchait à s'évader des réflexes mal conditionnés. Le sol était proche, ignoré. Mais je voulais jauger la part de l'inéluctable et celle des éléments précis qui pourraient peut-être le balancer.

Les cadrans, au tableau de bord, me posent le problème de l'existence. L'examineur est précis. Le petit avion de l'horizon artificiel gît inerte, image même de la catastrophe. Seule, la bulle coincée à bout de course dit que l'avion ne vole pas droit. J'essaie de corriger. La vitesse croît soudain, le moteur hoquette. J'y suis, j'ai aggravé la maladie pour la mieux connaître. Des ratés ! mais je vole sur le dos. Et nous piquons, puisque, sans moteur, l'avion accélère. Alors, je perçois ce décolllement de mon corps sur le siège, cette pression des courroies aux épaules que je n'avais pas décelée auparavant. Un demi-tonneau, et notre moteur chante merveilleusement.

Le nuage s'étire, se déchire à je ne sais quel relief. Tache grise, taie noire, fantômes feuillus, la cime ronde

d'un arbre sous l'aile. Chose menaçante, mais secourable, les arbres ne poussent-ils pas verticalement ?

Montons maintenant, montons sans cesse, dans cette écume légère de mon espoir. Aiguille et bulle sont revenues au centre. Seul, le petit avion percuté au sol boude à ma joie. Le moteur tourne rond. Une aurore me baigne, blême, blanche, scintillante soudain de tous ses points de rosée. Un grand ciel gris de crépuscule saute très haut à mes yeux éblouis, tandis que le Spitfire s'ébroue dans la moutonneuse plaine de neige.

Je sais seulement que je tremble et que mon cœur cogne à coups violents cette carcasse qui ne voulait pas s'écraser.

Mais le plafond est sans un trou. Alors, j'attaque :

— Allô, château ! Ici, Moineau Bleu-2. Demande à rentrer.

J'écoute deux secondes, dix secondes.

— Allô, toutes stations, Moineau Bleu-2 vous parle. Demande à rentrer.

Silence. La nuit monte au ciel. Les étoiles de première grandeur commencent à scintiller.

— Allô, toutes stations, Moineau Bleu-2 vous parle. Demande à rentrer.

Silence. Non, ce petit dé clic aux écouteurs :

— Allô, Moineau Bleu-2. Pudding vous parle. M'entendez-vous bien ?

— Je vous entends très faiblement.

— Allô, comptez jusqu'à dix.

Je compte lentement. Je sais que tout est fini. Il ne reste plus qu'un scénario bien monté, cent fois répété au *link-trainer*. Pendant que je compte, des gonios fixent mon point, l'envoient au Central.

Pudding ? Ce pseudonyme ne me dit rien. Une parmi les centaines de bases qui guettent le retour des avions. Pudding, c'est une salle bien éclairée où déjà dix personnes s'inquiètent de mon sort. Un instant plus tôt, j'étais seul. Maintenant des hommes, des femmes, même des jeunes filles parlent de me secourir, sans hâte, sans erreur. Les aides m'ont placé sur la carte. Le contrôleur

cherche le meilleur terrain pour me recueillir, un de ceux où les nuages ne traînent pas au sol.

— Allô, Moineau Bleu-2. Pudding vous parle. Combien vous reste-t-il d'essence ?

— Quarante minutes environ.

— Vous dites quarante minutes, quatre, zéro.

— *That is correct.*

Un instant passe.

— Allô, Moineau Bleu-2. Pudding vous parle. Ralliez Barrel. Cap 148 pendant vingt minutes. Un-quatre-huit. Altitude 3.000. Barrel vous prend.

A la bonne heure ! — Barrel si l'on veut, cela n'a aucune espèce d'importance. Au-dessus de l'étendue sans repère, sous l'infini du ciel, j'irais vers n'importe quel havre, j'écouterais n'importe lequel de ces gens qui chuchotent à mes écouteurs. Tantôt, j'étais un homme libre. Ma liberté, c'était d'aller m'écraser au hasard. Maintenant, je sens tous ces fils qui me tirent, les uns pour me détecter, les autres pour me conduire.

— Cap au 148, pendant vingt minutes. Altitude 3.000, ai-je répété.

Au ciel plus profond, les astres se cristallisent. Que me voici loin des rochers de Dartmoor ! Quel contraste entre leurs ombres menaçantes et la sérénité qui me gagne. J'ai vingt minutes de solitude à ce cap tranquille.

Dartmoor ! Comment n'avais-je pas reconnu la plaine désolée, ce plateau où les Tors, pics fantastiques, dressent leurs masses de granit. Il est vrai que ce soir les vapeurs les enrobaient. Dartmoor où les fermiers, la nuit, ne chevauchent jamais sans crainte, tandis que leurs femmes, avant d'aller au lit, posent un bol de lait à leur porte pour attendrir les farfadets.

Je me souviens de l'étang desséché de Cranmere avec ses fondrières aux vases mouvantes où c'est un exploit de s'aventurer. Une boîte au milieu du marais reçoit les lettres des explorateurs intrépides qui font en même temps la levée du précédent courrier. Et la tradition veut qu'ils l'emportent au bureau de poste le plus proche, à

dix milles de là, où un cachet spécial y est apposé. Leurs destinataires auront un rare et précieux souvenir.

— Allô, Moineau Bleu-2. Correction. Cap 152. Un — cinq — deux.

La téléphonie m'a fait sursauter. Tout est si calme, le ronron du moteur si régulier !

— Allô, Barrel. Un — cinq — deux. Bien compris.

Je rectifie ma route, reprends mes pensées. Car avec ses pentes empourprées de bruyères en fleur où galopent des poneys velus, avec ses os blanchis d'animaux égarés, la lande âpre de Dartmoor laisse des souvenirs inoubliables. J'avais passé un week-end sur ses bords, invité par des châtelains de Chagford. J'avais suivi à vélo la seule route que les paysans ont gagnée sur le Moor, de Moretonhamstead à Tavistock. Je m'étais arrêté à l'auberge romantique, la « Warren-Inn » où dans la grande cheminée un feu de tourbe ne s'est jamais éteint depuis un siècle. Le vieil aubergiste, mis en verve par quelques ales, m'avait chanté la chanson de la jument de Tom Pearce, qui mourut dans la lande où son spectre se promène encore chaque nuit.

— Allô, Moineau Bleu-2. Vous êtes près du terrain. Tournez en rond à 10.000 pieds.

Je tourne en rond. La nuit est sans lune et sous moi la couverture sans un regard. Où suis-je ? Je l'ignore. Je n'aime pas attendre. Je pense que si j'ai semé les sorcières de Dartmoor sur le morne étang, elles vont maintenant me rattraper. Comment pourrais-je l'expliquer à Barrel ?

Barrel, lui, parle sans arrêt. L'air est plein d'avions en détresse. Il semble que presque toute l'Angleterre se soit couverte à l'improviste de brume. Les météorologistes ne se feront pas féliciter. Et ici, où elle est plus légère, de nombreux appareils ont été dirigés qui attendent leur tour de se poser.

Je devrais être l'un des premiers, car je viens de loin et je vais être à court d'essence. Dans sa cave, devant ses cadrans, ses fiches et ses téléphones, mon ange gardien ne va-t-il pas m'oublier trop longtemps ?

— Allô, Moineau Bleu-2, atterrissez.

Pourquoi avoir douté de mon ange gardien ?

— Allô, cap 235. Deux — trois — cinq. Descendez 100 pieds minute. Allumez vos feux.

Mon Spitfire s'enfonce. Le gyroscope a repris ses fonctions tutélaires, le petit avion dépanné me guide. Le sommet des nuages est si uni qu'au moment d'y entrer je me suis contracté. La surface de la mer par temps d'huile a cet aspect. A 2.600 pieds, les halos de mes lampes, verte et rouge, s'accrochent comme deux ballons aux bouts d'ailes. Nous glissons dans du coton. L'aiguille vide l'altimètre. A 300 pieds, le nuage noircit et les feux du terrain, aperçus dans le flou des dernières vapeurs, se mettent vite au point.

La piste nue, entre ses rangées de lumières, a l'aspect familier d'un boulevard désert le soir, dans un village endormi. Le reste n'est plus qu'un jeu.

Village ou ville, je ne sais pas. Je n'en connais que ce boulevard excentrique. Ce n'est pas la première fois que je vais me poser de nuit sur un terrain. Il m'est égal de savoir où je suis. Le métier a anesthésié ma curiosité. Villes ou villages ne sont plus que des tas de maisons anonymes à côté des aérodromes. Leurs vieilles pierres, leurs trésors d'art ne peuvent pas rivaliser avec les bijoux des feux de piste qui nous ramènent à la vie.

Partout, je n'aurai connu de mon escale qu'un seul aspect :

Une camionnette s'arrête en grinçant dans l'herbe. Des ombres surgissent, posent des cales sous mes roues.

— A quelle heure repartez-vous, sir ?

— A l'aube, si possible.

— Bien, sir, le plein d'essence sera fait.

Et c'est tout. Nous roulons à une allure folle. La bâche dissimule le paysage. L'auto stoppe avec des grincements. Dans le mess déjà vide, à tous les autres pareil, une fille en uniforme me sert un dîner froid d'un air désinvolte.

— *Jelly or custard ?*

— *Non, pas de jelly, pas de custard.*

J'ai sommeil brusquement.

Je me retrouve à l'aube près de mon Spitfire après une course cahoteuse. A gauche, sur le bord du grand champ, des rideaux d'arbres masquent à moitié des cheminées d'usine.

Ce rond, tracé au crayon sur la carte, voilà où je suis. Et je m'envole, suivant ce trait que j'ai tiré vers Ibsley, vers mon rasoir et ma brosse à dents.

Tout s'est passé comme un enlèvement.

Ibsley, 18 mars. — J'ai eu ce matin une impression très pénible. J'appartiens au *Flight A* où ne se trouvent que des Anglais. Les trois autres Français, qui viennent d'être affectés depuis un mois à l'escadrille, ont été mis dans le *Flight B*. A différentes reprises, ils m'ont demandé pourquoi on ne les groupait pas sous mon commandement. Ce matin, enfin, Claude a posé la question à notre *squadron-leader*. Carver n'y est pour rien, mais la réponse n'est pas très gentille.

Il a reçu l'ordre de toujours me laisser isolé au milieu des Britanniques, car, a-t-il dit : « ... sans cela, le commandant pourrait prendre trop d'ascendant sur vous et il se créerait un conflit d'autorité au sein de l'escadrille. »

Si je m'étais souvent demandé pourquoi on ne me confiait pas des Français plutôt que des sergents du Canada ou de la Nouvelle-Zélande, je n'en avais jamais certes, deviné la raison.

J'ai parlé longuement de tout cela avec Claude qui ne décolère pas.

5 avril 1942. — Ce matin, en patrouille de convoi au large de Portland, j'aperçois une mine venue sans doute en surface après un dragage, en plein sur la route des navires. Piquant à différentes reprises pour indiquer le danger, je vois enfin avec soulagement les colonnes de bâtiments s'en écarter.

Quand tout le convoi a eu fini de passer, j'ai plongé sur la mine et ouvert, pour la couler, le feu de mes canons. A l'instant même où, à une vingtaine de mètres d'altitude,

je tire sur le manche pour recommencer la manœuvre, la mine explose et me secoue terriblement. De retour, mon mécano compte quelques dizaines d'éclats dans mon avion. Grâce à Dieu, ni le moteur ni l'hélice n'ont été touchés.

Mon chef d'escadrille m'a tancé d'importance. Heureusement, quelques heures plus tard, l'Amirauté a envoyé le message suivant : « Beaucoup de mercis pour destruction mine. » Ceci compense cela !

7 avril. — Je suis chef de section ce matin, en alerte dans ma carlingue à l'orée de la piste. Que de factions stériles n'avons-nous pas faites au milieu de la grande prairie ! J'en profitai aujourd'hui, l'encrier posé près du viseur, pour faire un peu de correspondance. Soudain deux petites détonations sèches, les deux fusées rouges montent au ciel. Encrier, porte-plume, papier à lettres, voltigent, tandis que mon hélice fait ses premiers tours.

Décollé. Buittel est dans mes ailes. « Ops » nous ordonne de monter à 5.000. Le temps est très clair et, en effet, beaucoup plus haut, je peux voir un petit avion cap au sud qui regagne sans doute la France. Pleins gaz, nos Spitfires grimpent le plus vite possible. J'ai signalé à « Ops » la vue de l'ennemi. A très peu près dans l'azimut du soleil, il est assez difficile à distinguer. C'est un appareil de chasse, nous gagnons à peine sur lui. Nous passons le rivage. A mi-distance du Havre, j'arrive à portée de tir. Je ne sais quel pressentiment me fait hésiter. Prenant encore un peu d'altitude, je m'aperçois que notre adversaire est un Spitfire qui tout le monde, « Ops » compris, a pris pour un ennemi.

Comme chaque avion anglais, dès son décollage, est suivi avec précision par les Centraux, cela prouve qu'il a échappé au contrôle. Renseignements pris, c'est notre propre « wing-commander » qui fait ainsi une petite promenade matinale. Vu ses hautes fonctions, il n'a pas jugé nécessaire d'en informer le Central.

J'espère qu'il a reçu un « savon » à l'échelle de son grade.

16 avril. — J'ai remporté une victoire cet après-midi. Mais je ne suis pas aussi content que je l'aurais cru.

Nous retournions, vers seize heures, d'une attaque sur l'aérodrome de Maupertuis. Les Bostons avaient largué correctement leurs bombes sans rencontrer de chasse allemande sur le Cotentin.

Nous étions à 6.000 pieds, quand l'un de nos Spitfire, trop à la traîne, est abattu soudainement par un avion de chasse ennemi venu du soleil.

Je suis numéro deux du « wing-commander » Glead. Je dois à la vérité de dire que nous ne sommes pas très amis. Ce petit colonel de vingt-quatre ans que sa merveilleuse adresse et son autorité ont porté très vite dans les premiers rangs, est l'un des survivants de la bataille d'Angleterre. Mais le sens humain ne peut pas s'acquérir aussi vite que celui des corrections de tir.

Bref, notre camarade se parachute correctement et, arrivé à l'eau, déploie son *dinghy*, s'installe.

Dans un cas pareil il existe une procédure immuable. Deux avions restent sur les lieux, autant pour protéger le pilote que pour faciliter le repérage en vue des recherches. A cette distance de la côte du Devon (nous avions à peine quitté Guernesey depuis cinq minutes), il faut monter assez haut pour se faire radiogoniométriser par les stations anglaises.

Glead a choisi de rester sur les lieux avec moi. L'escadrille rentre en Angleterre. Si notre faction doit durer trop longtemps, deux avions, après leur plein d'essence, viendront nous relayer, et ainsi de suite.

Nous montons donc en spirale au-dessus du *dinghy* qui n'est plus, au travers d'une brume solaire assez épaisse, qu'un petit point jaune.

— Allô, Château, ici Rouge-I. *A boy in the soup*. (Un garçon est dans la soupe.) *May day...* (Mots conventionnels quelconques qui, assez curieusement, sont phonétiquement homonymes d'un appel à l'aide en français.)

— Allô, Rouge-1, bien compris. Comptez pour le relèvement.

— Un — deux — trois — quatre... dix.

— O. K. Je vous rappellerai.

Cela veut dire que la station a bien entendu le « wing-commander ». L'azimut de notre naufragé est repéré. Il va être communiqué d'urgence à la vedette rapide ou au Walrus de service.

Notre sauvetage est en bonne voie. Mon leader perd de l'altitude pour surveiller le *dinghy* de plus près. Nous sommes environ à trois mille pieds, à la limite supérieure de la couche de brume solaire, quand tout à coup il m'avertit :

— Allô, Rouge-2. Attention, deux Jerries devant.

Mon cœur a sauté. Glead tire sur le manche, prend de l'altitude. Tout de suite, je vois les croix noires, les bouts d'aile carrés de deux Focks Wulfs 190. Ils viennent en ligne de file, en sens inverse, un peu sur notre gauche et trois cents mètres plus bas.

Je renverse à bâbord sèchement. Le hasard de la rencontre m'a très bien placé. Pleins gaz, avec l'accroissement de vitesse du piqué, je suis tout de suite sur le deuxième qui n'a pas eu le temps d'esquiver. Il me semble maintenant, six heures après, que mes canons trépidaient avant même que j'aie voulu ouvrir le feu.

Tandis que je tire le manche pour redresser mon piqué, un pointillé d'étincelles court sur le fuselage comme un axe, quelques flammes naissent sur l'aile droite. J'ai le temps de trouver l'avion ennemi très beau, avec son dos vert et ses croix soulignées. Il vire à la verticale, trop près de l'eau, touche de l'aile et percute dans une grande gerbe d'écume.

L'autre est en ligne droit devant, trop loin. Je voudrais gagner sur lui. J'attends, mais la distance semble augmenter. Je me rends compte maintenant que je n'ai pas dû patienter plus d'une seconde. A trois cents mètres, j'ai épuisé mes munitions. Sans espoir, à cette distance, de causer une avarie majeure à mon adversaire.

C'est fini. Je ne retrouverai ni mon leader, ni le *dinghy*. Je suis retourné machinalement sur les lieux sans rien voir. Mais avais-je encore la moindre capacité d'at-

tention ? J'étais soudain las, je tremblais. Je ne sais pas si d'autres ressentent ce même déclenchement de toutes leurs forces après un combat.

Gleed s'était posé depuis dix minutes quand je suis rentré.

22 avril 1942. — Le général Vallin vient de me faire une proposition qui m'a laissé pantois. Il m'apprend que nous avons l'intention d'envoyer en Russie deux escadrilles de chasse et me demande si je veux en prendre le commandement. Il y met cependant une condition. Je devrai passer à l'Air et mettre des galons de colonel. A ce que je comprends, le général de Gaulle a déjà approuvé cette mutation si je veux bien l'accepter moi-même. Nous partirions dès que les accords avec les Soviétiques seraient conclus.

Je suis fou de joie. Je me rends bien compte que ma plus grande entrave a toujours été ce sacré langage anglais et je ne peux pas en vouloir à la Royal Air Force de trouver gênant que des chefs de combat soient incapables de passer leurs ordres. Même à l'escadrille « Ile-de-France », ils exigent que tous les Français, en vol, parlent anglais entre eux. Ce qui n'empêche pas, dans l'excitation du combat, que maints jurons français émailent le langage de Shakespeare.

En Russie, ce sera tout différent. Il n'est pas question d'apprendre le russe pour la bonne raison que la plupart de leurs appareils n'ont pas de téléphonie sans fil et qu'ils se fichent éperdument du langage qu'on peut employer.

J'ai travaillé un moment avec le commandant Bouderie à aligner le nom des quarante-deux pilotes qui doivent partir pour Moscou.

Oh ! je sais bien que, dans le fond de mon cœur, se glisse un doute. Ce fameux uniforme qu'il va falloir changer ! Ma préoccupation, à vrai dire, est bien faible. Dans notre métier, j'estime qu'on doit tomber fatalement, un jour ou l'autre, et il importe peu que ce soit avec quatre ou huit boutons. Si les Russes ont une préférence pour la tenue moujik, je me mettrais bien en moujik

pourvu qu'il y ait quelques Boches dans mon viseur.

J'ai essayé d'expliquer cela à Westminster. Ce sont des hurlements contre moi. Du coup, je n'ai pas insisté et je suis allé me promener au bord de la Tamise, à quarante mètres de là, par cette adorable matinée de printemps.

26 avril. — Je suis enthousiasmé après une heure d'acrobatie avec le Spitfire « NK? ». Muni d'un carburateur spécial, il permet de voler sur le dos. J'ai fait, à l'envers, des passages en rase-mottes sur la route de Winchester. D'une auto militaire arrêtée, un officier m'a tendu le poing d'un air de colère.

30 avril. — Ce matin, une note de l'Air Ministry prescrit une enquête. Le général X... se plaint d'avoir été menacé par le vol rasant d'un Spitfire qui « volait d'une façon désordonnée ». On demande des sanctions. Le baptême « NK? » a permis de facilement me retrouver.

Or, la route de Winchester, sur le plateau désertique qui va d'Ibsley jusqu'à la « Old Forest », est justement l'endroit qui nous est réservé pour l'entraînement en rase-mottes.

C'est ce que Carver répond en termes mesurés mais énergiques.

Bon mois ! Sommaire : 7 alertes en faction — 6 patrouilles de convoi — 12 reconnaissances de navires — 6 *sweeps* importants — 1 victoire sûre — les *rhubarbes*, trop coûteuses, ont été supprimées.

15 mai 1942. — Vers midi, décollage sur coup de klaxon. En l'air, nous recevons les ordres :

— Joignez l'escadrille 44 et l'escadrille 23 au-dessus de Portland. Les Hurricanes bombardiers d'Exeter doivent attaquer trois bâtiments mouilleurs de mines allemands qui sont juste au large de Cherbourg. Votre mission est de les protéger.

Il y a des jours où tout marche bien. Nous n'avons même pas à attendre. Les Hurricanes bombardiers sont

là, ainsi que les deux premières escadrilles de chasse. Dix minutes après l'alerte, tout ce beau monde est en route vers Cherbourg. Le temps est radieux. Sans un nuage, ciel et mer sont éblouissants. Pour ne pas alerter les radars nous volons à toucher les vagues.

Au moment où la presqu'île du Cotentin sort de l'horizon, notre escadrille prend son poste de combat, un peu en dessus et en avant des bombardiers. A gauche et à droite, un peu en arrière, les deux autres nous flanquent.

Je suis numéro deux, juste dans l'aile du leader. Et voici nos bateaux, des mouilleurs de mines allemands du type le plus récent.

Sans méfiance, ils sont en train de faire des manœuvres d'évolution que mon œil de marin décèle facilement dans les entrelacs de leurs sillages.

Tout se passe très vite. Nos cibles grossissent à vue d'œil. Maintenant ils nous ont certainement entendus, aussi le « wing-commander » grimpe à trois cents pieds. En bas, les bateaux ont cessé d'évoluer au moment même où ça leur serait le plus utile.

— *Hello ! boys, on y est. Les voilà ! Entre les mâts. morceau de gâteau... Allons, garçons, tirez au dernier moment... Allons, allons-y.*

Nous plongeons au milieu des tracers de la D.C.A. Mon leader a choisi le bâtiment du milieu. Les deux autres escadrilles de chasseurs prennent chacune un sectionnaire.

Le « wing-co » a plongé trop vite, comme si la vitesse du bateau était négligeable. Nous arrivons à toucher la lame de sillage, si près que des gerbes soulevées par les canons du mouilleur de mines capèlent mon pare-brise. Aussi, j'ai mal vu la suite : les lueurs saccadées des armes qui nous crachent à la figure, le pointillé de mes propres canons qui découpe la coque grise, des jaillissements d'étincelles, des formes vêtues de bleu qui s'écrasent sur le pont.

Les Hurricanes nous ont félicité. Il paraît que tous les armements semblaient hors de combat. Seule, une petite mitrailleuse les a agacés au moment où, à hauteur de mâts, ils ont lâché leurs bombes.

Je me souviens que je tremblais si fort, pendant l'équive de nos ressources, que j'arrivais mal à tenir mon Spitfire en vol. J'ai toujours, après une attaque, la sensation écœurante d'être brisé. Ma fatigue, née de quelques secondes de tension, me semble provenir de plusieurs heures d'efforts violents.

Nous sommes venus, aussitôt après l'attaque, cap vers l'Angleterre car à toucher la côte de Cherbourg les parages étaient malsains. Nous pouvions voir derrière nous le résultat du bombardement : les trois bateaux, couverts de flammes, commençaient à couler.

J'ai eu, d'une façon inattendue, une impression d'écœurement. Il émergeait en moi un sentiment de marin, une espèce de rancune contre nos propres avions. Car ils venaient de couler, le temps d'un éclair, trois beaux navires neufs, qui avaient coûté des mois de travail dans les cales. J'étonnerais bien mes camarades si je leur faisais part de ces réflexions.

Mais à celui qui a vécu la vie des bateaux et qui sait la somme de travaux minutieux que contiennent leurs coques vulnérables, mon émotion serait très compréhensible.

Nous n'avons rien vu, au retour, que l'immensité bleue, ciel et eau. Nous n'avions pas une blessure, pas un trou dans une aile.

Pour l'aviateur : du beau travail, sans bavure.

Il est intéressant de noter que Claude, marin lui aussi, a éprouvé le même sentiment que moi. Je lui parlais, en descendant d'avion, de notre attaque réussie.

— Ce n'est pas juste ! m'a-t-il dit.

Mai 1942. — Quelle vie extraordinaire !

J'étais hier en permission à Londres. Après avoir vu *Fantasia* au cinéma, je retrouve mon camarade Salevitch à Piccadilly-Circus. La nuit est venue, on est en pleine alerte. Après avoir dîné chez Lion, nous nous dirigeons vers le Café de Paris où passent chaque soir des attractions. Le maître d'hôtel, un Français, a la gentillesse de nous placer près de l'orchestre. Je m'aperçois à ce

moment que le tarif d'entrée, fort cher, dans l'établissement, comprenait le prix d'un excellent repas. Ayant déjà diné j'entre en pourparlers avec le maître d'hôtel afin d'obtenir une réduction. Salevitch s'est éclipsé pour aller chercher des cigarillos, introuvables au café. Je suis resté seul à table. Malgré toute sa bonne volonté le maître d'hôtel m'explique qu'il est impossible d'obtenir une réduction. Il me conseille, afin de ne pas perdre le bénéfice du repas, de choisir ce qui est le plus cher et le plus rare et me présente une magnifique boîte pleine de caviar noir. Je pense que Salevitch, d'origine russe, doit aimer le caviar au moins autant que moi. Comme il tarde, que quelques bombes viennent de tomber dans le voisinage, je me décide à aller le chercher.

Dehors, le spectacle est saisissant. Au coin de Regent Street, un grand immeuble en flammes révèle tout le peuple qui remplit la rue, d'ordinaire, sans qu'on le voie dans le black-out. Je me dirige vers le bureau de tabac qui est à l'angle de Haymarket. Un sifflement très proche fait hurler quelques femmes. Le souffle m'aplatit littéralement contre la façade d'une maison. Une bombe vient de tomber à une centaine de mètres, très près, semble-t-il, du Café de Paris. Sans chercher davantage mon camarade, je retourne sur mes pas. Le dancing a disparu, l'immeuble n'est plus qu'un tas de pierres parmi lesquelles des blessés hurlent, tandis que les policiers font un cordon devant la foule et que les pompiers déroulent en hâte leurs manches d'incendie.

Je me demande avec stupéfaction quelle étrange fatalité me fit sortir du Café de Paris à l'instant même où tout le monde allait y périr. Pour Salevitch : nitchevo !

Ibsley, 26 mai. — Je viens de rentrer d'une patrouille de nuit devant Barfleur, Saint-Marcouf et Courseulles. Je n'ai rien vu, bien qu'un convoi ait été aperçu au crépuscule. J'attends que la lune se lève pour repartir. Ce matin, une lettre de Jullerot me donne les dernières nouvelles de l'escadrille « Normandie ». Le général va s'envoler avec Rancourt pour la Russie et il espère que toutes

les difficultés seront bientôt aplanies. Pourtant je commençais enfin à me débrouiller en anglais et il n'est pas rare qu'on me donne un groupe à commander. Quelques mois encore et j'aurais pu m'expliquer tout mon saoul !

Je fais mille rêves d'avenir à la pensée d'aller me battre dans la steppe.

31 mai. — Je n'ai plus la patience de tenir ce journal assidûment. Notre vie est exténuante et, le soir venu, je n'ai qu'une hâte, aller me coucher.

Mai s'achève comme un bon mois : 7 « sweeps », 16 alertes en faction (car le beau temps ramène plus souvent des visiteurs !) et des tas de patrouilles de convoi. Très jolie attaque du 15 mai contre les mouilleurs de mines allemands. Le 2^e Bureau a confirmé leur destruction.

4 juin. — Carver, attaqué aujourd'hui pendant un *sweep* au-dessus de Caen, n'est pas retourné. Il avait trop le désir de bien faire, de faire toujours plus. Nous perdons un leader audacieux, parfois un peu dangereux pour nous-mêmes.

Carver a été abattu au-dessus du Calvados. Peu de chance, hélas ! qu'il renouvelle sa magnifique odyssée en *dinghy*, car Robby a vu qu'il s'écrasait au sol.

16 juin 1942. — Déception, amère déception !

J'en pleurerais de rage. Superstitieux, je n'en avais pas encore parlé dans ce journal, car je craignais que cela fasse tout rater. Mais tout a raté quand même. Et voici :

Il y a plus d'un mois, nous commençons à recevoir des copies de journaux parisiens, tirés dans la clandestinité, et qui crient tous leur colère contre l'envahisseur. Je les avais lus avec une sorte de rage froide. De tout ce qu'ils relataient, ce qui m'atteignait le plus, c'étaient les récits des exécutions d'otages. Un soir que j'avais été plus bouleversé que de coutume, je pris séance tenante ma plume pour écrire au général de Gaulle. Je lui demandai la permission d'aller au-dessus de Paris pour jeter un drapeau français sur la ville. Nous venions

justement de toucher un nouveau type de Spitfire, avec un réservoir supplémentaire dans le ventre qui permet le trajet aller-retour à partir d'Ibsley. Je restai deux ou trois jours dans une attente un peu angoissée. Un coup de téléphone de mon ami de Rancourt, attaché au cabinet du général, m'informait que celui-ci avait accepté ma proposition.

— Et puisque nous ne sommes pas très loin du 18 juin, avait ajouté mon camarade, je pense que ton geste serait vraiment symbolique, si tu allais larguer le drapeau quelque part du côté de l'Arc de Triomphe, ou sur l'Arc de Triomphe même, en ce jour anniversaire de la proclamation du général.

L'affaire était donc bien lancée. De son côté, Rancourt, de la part du général, obtenait l'autorisation de l'Air Ministry. Je préparai les pots pour peindre une croix de Lorraine sous les ailes juste avant mon départ. Par nos réseaux de renseignements, je demandai qu'on me fasse savoir si aucun fil, aucune ligne téléphonique ne traversait les Champs-Élysées et l'avenue de la Grande-Armée.

Je désirais également qu'on me précise le mieux possible l'heure à laquelle le détachement de soldats boches allait chaque jour, musique en tête, ranimer la flamme du Soldat inconnu. Je montai mon coup pour qu'il fasse le plus d'effet possible sur les Parisiens. Mon intention était justement de leur montrer que nous pensions à eux et que nous savions, pour le leur montrer, courir des risques graves.

Il est inutile que je les minimise. Il est évident que, seul à l'aller comme au retour, j'avais de fortes chances d'être abattu.

Je comptais rester en rase-mottes, à moins qu'il n'y eût d'excellents nuages, pour atteindre la capitale à coup sûr. J'en avais presque oublié qu'il faudrait retourner.

Tout allait bien. Le 6 juin, j'appris par la filière des réseaux de renseignements que les deux grandes avenues étaient nettes de tout obstacle. La musique allemande remontait à 11 h. 15 précises les Champs-Élysées. Mon

but était simple : arriver du rond-point des Mobiles, foncer en rase-mottes dans l'avenue de la Grande-Armée, saluer l'Arc de Triomphe en larguant le drapeau et, descendant les Champs-Élysées, ouvrir le feu de toutes mes armes sur le détachement boche. Ce rendez-vous était très difficile à tenir. Il fallait arriver à deux minutes près. Aussi, me livrai-je à des calculs savants pour baliser mon itinéraire.

Entre temps, Rancourt m'avait téléphoné plusieurs fois en disant que l'affaire marchait bien, je pouvais y compter.

Hier, je vins à Londres afin de prendre les dernières instructions. Le général me reçut aimablement. Palesky était à côté de lui. J'ai toujours eu une estime particulière pour Palesky car, mieux que d'autres, il a su, à la tête d'une escadrille de bombardement, courir des dangers que son haut poste lui aurait facilement permis d'éviter. Palesky souligne que mon incursion comporte de grands risques. Je me souviendrai toujours de la réponse du général.

— Les risques n'existent pas pour ceux qui ne les courent pas. Ils n'existent pas davantage pour ceux qui les courent, puisqu'ils les ont acceptés. Ne m'en parlez plus.

Dehors, je trouve Rancourt. Il a fait préparer un magnifique pavillon français et une multitude de petits pamphlets timbrés de la croix de Lorraine, que je larguerai en paquets sur les Champs-Élysées.

Ce matin, 16 juin, je retourne au quartier général pour prendre tout ce matériel, quand je me trouve devant Rancourt absolument défait. Il vient de recevoir un coup de téléphone de l'Air Ministry qui lui annonce qu'un avion *Beaufighter* anglais a jeté la veille un pavillon français sur l'Arc de Triomphe. Le général, à qui il vient de l'annoncer, est dans une colère blanche. Plutôt que de la colère j'éprouve un sentiment de profond dégoût. Ainsi, la mission que j'avais patiemment couvée m'avait été prise par un autre. Très sagement je fis tout de suite le départage entre le courageux pilote et l'Air Minis-

try qui lui avait ordonné cette mission, pour que ce ne fût pas un Français qui l'exécutât le premier. Toujours est-il qu'à l'instant même le général de Gaulle demandait d'être reçu par sir Archibald Sinclair.

Cet après-midi je suis retourné voir Rancourt avant de regagner, dépité, mon aérodrome. Il me dit que ça a singulièrement chauffé pendant l'entretien du général avec le ministre de l'Air. Aussi, les Anglais lui ont offert que je fasse n'importe quelle mission de sa convenance. Le général a répondu, comme je l'aurais fait moi-même, que notre idée original étant volée il leur était impossible de se rattraper.

Cette sorte de rivalité est parfaitement admissible. Je comprends que le ministère anglais ait voulu faire le premier geste envers une France opprimée. Mais puisque l'idée était nôtre, que nous sommes ici si petits, si peu, il me semble qu'il aurait pu montrer, de deux mots qu'ils ont inventés, un peu plus de « fair play » (1).

22 juin. — « Pilote de chasse de jour et de nuit qui est très au-dessus de la moyenne. Navigateur exceptionnel de jour comme de nuit. »

Telles sont les notes que vient de me mettre E. Woother, notre nouveau « squadron-leader », arrivé de la veille, notes que Robby lui a soufflées.

Car je viens d'être désigné pour une célèbre escadrille du onzième groupe, la numéro « une » qui chasse la nuit.

J'ai fait à Ibsley soixante et onze missions diverses contre l'ennemi. Presque tous ceux que j'ai connus à mon arrivée ont disparu pendant mon séjour. Il n'y reste que Robby et Claude. Ma tristesse de les laisser est compensée par la joie d'aller travailler sous les ordres d'un grand as britannique, le S.L. Mac Lachlan. D.S.O. and bar, D.F.C. and bar.

(1) J'ai appris beaucoup plus tard qu'un an avant moi mes amis français Dupérier, de Scitivaux, et Mouchotte avaient eu la même pensée. A cette époque, leurs avions n'auraient pas eu de quoi retourner, c'était un suicide, pur et simple. Il a été sage de leur refuser. Il n'empêche, et cela ne m'étonne pas d'eux, qu'ils en ont eu les premiers l'idée.

CHASSE DE NUIT

J'AVAIS appris que j'étais muté à l'escadrille numéro « une » avec joie. Il y a, selon mon goût, une hiérarchie des valeurs parmi les métiers de pilote. J'avais préféré les Hurricanes et les Spitfires aux Walrus et aux Swordfish, et les vols nocturnes, solitaires, aux vols de jour. On me donnait maintenant, la nuit, de quoi chasser. Mon rêve était exaucé.

Malgré l'heure tardive, j'obtins de me rendre à Tangmere. J'avais envie de faire tout de suite connaissance avec le célèbre groupe auquel j'allais appartenir.

Tangmere, le plus important aérodrome du Sussex avec Croydon, était une immense prairie barrée de pistes, près du clocher de Chichester, au pied des Downs. Posé au crépuscule, à peine avais-je dégagé la piste, que j'eus la vision de mon nouvel appareil. Un Hurricane tout noir, hérissé de quatre canons, alourdi de deux réservoirs supplémentaires semblables à des bombes, décollait juste derrière moi. Par-dessus tout, frappait son air redoutable.

En sautant dans l'herbe devant la baraque, je tombai sur le « squadron-leader » Mac Lachlan, qui venait au-devant de moi. Mince, avec sur son visage triangulaire une expression obstinée, il avait l'iris de ses yeux clairs cerné d'un large trait noir et portait une petite brosse de

poils roux sous un nez furetêur. Je ne m'aperçus qu'au bout d'un moment que sa manche gauche était vide, il était amputé d'un bras.

J'étais devant un as célèbre, le chef des *intruders*, les « intrus », ces très rares pilotes qui, de nuit, vont attendre le retour des bombardiers allemands sur les terrains de France, de Belgique ou de Hollande, pour les foudroyer d'une rafale de canons au moment où ils atterrissent. Désormais, j'allais être un « intrus ».

**

— *A terrific job*, disait Mac de ce métier.

Le mot, avec tout le sens qu'il lui donnait, restait intraduisible.

Mais ce « job », cela semblait une gageure que lui, Mac, puisse l'exercer, car depuis un an il était amputé au ras de l'épaule.

Il avait été gravement blessé lors d'un des premiers épisodes de la bataille héroïque de Malte. Un soir pendant qu'il abattait un Messerschmidt, Mac était visé par derrière par deux autres. Son avion en feu, il s'était parachuté. Il aurait pu se croire indemne dans son *dinghy*. Les Boches, ignobles, l'y tirèrent comme un gibier.

Aussi ne m'étonnais-je pas de sa haine, elle datait du moment où son humérus avait éclaté sous le choc de la balle ennemie.

— Si vous saviez, quand il est si près qu'il remplit mon viseur, et que je vais tirer, ah !

Et il se raclait la gorge d'une interjection sauvage. Mac était le plus doux des hommes. Mais il avait un compte à régler, le prix de son bras mutilé.

Il lui suffit de quelques mois pour reprendre sa place au combat. Ce miracle était le fruit de sa volonté. Rapa-trié en Angleterre, il n'avait eu de cesse que les chirurgiens et les orthopédistes lui aient refait un bras de cuir et d'acier.

Nul ne saurait jamais ce que cette guérison avait représenté de persévérance et d'héroïsme. Et les victoires aériennes étaient vite venues s'ajouter, une à une, à celle que Mac avait remportée sur son corps mutilé. Une légende auréolait déjà la figure du *squadron-leader*. D'autres infirmes venaient vers lui comme on va vers un miraculé. Ils puisaient des forces nouvelles à le voir descendre, triomphant, de la carlingue de son avion noir. A l'escadrille française « Ile de France », sur le terrain voisin de West-Hampnett, le sergent de Mézillis, lui aussi amputé, avait obtenu de Mac les appuis qu'il fallait pour recevoir un de ces membres en acier, création récente de l'orthopédie, et le grand exemple du pilote anglais lui avait redonné le goût de vivre et de combattre.

Parmi tous les cœurs purs, Mac me semblait le plus pur, le plus haut. Et quand le *squadron-leader*, avec son fin visage rieur, sautait dans l'herbe, décrochait son bras artificiel et l'envoyait en l'air en signe de victoire, je me sentais éperdu d'admiration.

Personne ne savait comme Mac faire notre navigation d'acrobate dans la nuit noire. Aux bombardiers, le sextant, les lourdes tables astronomiques, les guidages radios, les renflements verts des écrans radars, les bouquets écarlates des marqueurs jetés en l'air dans un gigantesque feu d'artifice. Mac, lui, ne pouvait même pas déplier sa carte. A chaque projecteur, qui changeait en nappes d'argent le chaos d'ombre, son ciel chavirait. Ses jalons, c'étaient le tain argenté des surfaces d'eau, le coude des rivières, l'épaule sombre d'une colline boisée, ou encore les serpents luisants des chemins de fer que les panaches des locomotives trahissaient soudain, avec leurs lueurs de forge. Et si les maisons d'Angleterre, par belle lune, ne laissaient monter vers le ciel que les reflets des ardoises humides, les villes de France, au contraire, s'épalaient avec des scintillements sourds de voie lactée.

Une fois même, Mac avait eu une aubaine : la porte d'une ferme normande ouverte sur la cour, le rectangle de clarté étalé sur les dalles, la silhouette d'un paysan, l'écart d'un cheval. La scène fugitive l'avait pour long-

temps enrichi. Et quand il avait dit cela, de retour au mess, ceux qui ne volaient pas étaient restés incrédules. Mais le *squadron-leader* avait trouvé dans les yeux de ses pilotes le reflet de mondes qu'ils étaient seuls à avoir reconnus.

..

Mac Lachlan avait une âme de chef-né. Dans un service où, il faut bien le dire, la discipline vraie n'existait qu'au combat, Mac l'introduisait avec aisance dans les plus petits actes de la vie d'escadrille. Une brève scène m'en convainquit le jour même de mon arrivée.

Les pilotes, rassemblés autour du *squadron-leader*, prenaient ses ordres. Bennett répondit à une question de Mac avec un mégot au coin des lèvres. La remarque tapa comme une gifle :

— *Please, cigarette!*

L'autre, confus, avait rougi jusqu'aux cheveux.

Alors, bon prince, le ton gentil :

— *Don't mention it!*

Cela voulait dire : « Je vous ai fait la remarque nécessaire. Ça ne va pas plus loin. N'en parlons plus. »

Doux et bon, délicieux camarade, adoré de tous à l'escadrille, Mac était capable de colères fulgurantes. Je m'en aperçus un soir qu'à Brighton nous avions demandé deux gins quelques minutes après l'heure sacro-sainte de la fermeture du bar.

Le barman, répugnant imbécile, avait eu cette réplique géniale :

— *And you know, sir, we have a war on.*

Quelque chose comme : « Et vous savez, monsieur, nous sommes en temps de guerre ! »

Le savions-nous assez !

Mac, en trois pas, était derrière le comptoir. Prenant à la gorge ce mufle, de sa dure main de bois d'infirme, il l'aurait proprement étranglé si on ne les avait pas séparés.

Nous devînmes vite de très bons amis. S'il craignait que je sois triste, Mac venait me parler de mon pays avec beaucoup de délicatesse, montrant par là même qu'il ne voulait pas éluder la cause probable de mon souci.

Il me prit tout de suite pour sectionnaire. Cela me mettait numéro deux dans les attaques qu'il nous arrivait parfois de faire le jour, un poste redoutable où je devais assurer sa sécurité vers l'arrière.

L'autre figure importante de notre petit groupe, où tous les pilotes étaient notés exceptionnels, était celle de Kuttelwacher, un lieutenant tchèque, qui, après avoir combattu dans les rangs de l'armée de l'Air française, était venu se joindre à la Royal Air Force. Il fut pour moi, également, un solide compagnon de guerre.

Kuttel, comme nous l'appelions, était en compétition serrée avec Mac pour le nombre d'avions abattus. Leur émulation les poussait à rester le plus longtemps possible en l'air au-dessus de la France. Ils décollaient deux ou trois fois dans la même nuit et il n'était pas rare qu'ils revinssent après le jour fait.

Nous les en plaisantions.

— Vous rentrez après l'aube, vous avez peur d'atterrir de nuit.

Car nous devions nous poser dans l'obscurité presque totale. On avait renoncé au grand éclairage des pistes depuis que les Allemands, rendant la pareille, avaient bombardé plusieurs fois l'aérodrome au moment où les projecteurs s'allumaient pour recevoir un avion.

Une des premières choses pour l'« intrus » était d'apprendre cette acrobatie. Ecole spartiate. Deux pilotes s'y étaient déjà tués en capotant. Mais ce risque était moindre que celui de voir une baraque entière, avec sa précieuse cargaison humaine, écrasée sous les bombes.

Maintenant tous les anciens à l'escadrille savaient atterrir sans que les lueurs camouflées trahissent de loin l'emplacement du terrain. C'était un tour de force ! A l'écart des allées de lumière que les projecteurs plantaient droit au ciel pour guider au cœur du pays, sur leur retour, les escadres de Halifax et de Lancasters, l'intrus cher-

chait le phare qui, dans la campagne, signalait le voisinage de l'aérodrome. De ce point, l'on savait la route et le temps nécessaire pour passer au-dessus du terrain. Deux feux rouges marquaient l'axe de la piste et, à l'origine de celle-ci, un indicateur tricolore donnait à l'avion sa pente d'approche. (Orange : trop haut. Rouge : trop bas. Rester dans la nappe verte). Mais ce balisage était très discret, et bien qu'il sût d'avance où l'attendre, le pilote devait scruter la nuit pour le découvrir. A l'orée de la piste l'indicateur disparaissait, l'« intrus » était happé de nouveau par l'ombre. Seul, le fanal limite trouait le noir devant lui. L'avion cabré s'enfonçait lentement avec juste assez de moteur pour éviter la perte de vitesse. A l'instant précis où le goudron rêche mordait la gomme des roues, il fallait couper les gaz et freiner en hâte. Car on avait déjà mangé un bon bout de chemin et le Hurricane de nuit, lourd, peu maniable, roulait encore à cent soixante à l'heure au moment où il touchait le sol.

*
**

Je n'ai pas tenu mon journal pendant mon séjour à Tangmere. Les longues attentes de nuit, pour écrire, eussent pourtant semblé propices à la méditation.

Mais quel que fût le nombre d'heures de sommeil que nous rattrapions dans la journée, notre travail nocturne était épuisant. A Tangmere, rien de semblable à ces grands raids de jour, dont la plupart du temps, les seules minutes de vraie fatigue étaient celles de nos rencontres avec l'ennemi.

Pour les « intrus », la lutte commençait avant même qu'ils aient décollé, dans cette veillée d'armes silencieuse qui ne finissait qu'aux premières lueurs du matin. Sans lire, ni écrire, car la page blanche émousse l'acuité visuelle, les heures étaient longues du crépuscule jusqu'à l'aube, et c'était tout un art que de tenir ses muscles dispos sans s'avachir dans les fauteuils profonds. L'instant attendu du décollage nous était une délivrance.

Presque toutes nos veilles se déroulaient comme une

pièce aux cent actes divers. Il arrivait qu'une alerte surprît tout le monde au crépuscule. Alors les « intrus » s'élançaient dans l'ombre à peine faite et leur combat s'achevait, leur vie parfois, bien avant que la baraque ait fait son plein de pilotes.

Les heures du milieu de la nuit se passaient dans la fièvre. Tel partait au moment qu'un autre descendait de sa carlingue. Les premiers retours, vers onze heures, apportaient un regain. Des résultats de ces missions de sondage dépendait souvent la tactique que Mac et Kuttel, riches d'expérience, définissaient en quelques mots à chacun de nous. Et il arrivait encore que l'aube vît des attaques entre chien et loup, qui nous ramenaient après le lever du soleil.

Dans cette ruche, aux incessantes allées et venues des pilotes s'ajoutait l'animation, toujours présente, des arri-meurs, des mécaniciens, des armuriers. Et les vides que créaient nos sorties se remplissaient pour eux d'histoires pittoresques qui les aidaient à lutter contre le sommeil.

Ce métier harassant dispensait les pilotes des règles communes. Si l'on ne se sentait pas assez dispos pour voler il suffisait d'en avertir Mac ou Kuttel. Du coup, je n'éprouvais plus ce besoin d'évasion qui, à Ibsley, me tenaillait. Que chaque jour pût être un jour de vacances, et nous n'en avions plus envie.

Mon grand plaisir c'était, les rares beaux jours, de lire ou d'écrire dans le parc mal tenu de notre mess. Vautré dans un fauteuil près de la piscine aux moellons verts, je revivais nos nuits prodigieuses dans la calme chanson de l'eau, qu'un dauphin de granit crachait dans le bassin.

Ainsi, sans avoir tenu mon journal à cette époque, j'ai du moins conservé le souvenir de quelques-unes de nos nuits, riches en combats de pilotes, lourdes d'angoisse, et parfois tellement irréelles qu'on aurait pu croire, à l'aube, avoir rêvé.

*
**

Tangmere. 28 juin. — A l'encontre de mes camarades, je déteste le poste radio qui, tout au long de nos veilles,

emplit la baraque de ses pots pourris. D'ordinaire, je ne l'entends plus, malgré ses braillements. Ce soir, un air m'a fait sursauter, celui de la farandole, qu'on joue chez moi, en Provence, pour la fête du village. Fifres et tambourins ont soudain ridé la surface des souvenirs encalminés. Je suis pris d'un besoin aigu de rêver tout mon saoul, de ranimer, sans penser à la guerre, ces images de mon enfance.

La liesse commençait au lever du jour. De tradition, les cloches de toutes les églises, même celles des vieilles chapelles désaffectées depuis longtemps, toutes ces cloches sonnaient l'angélus du matin. Il fallait, pour ce charivari, mobiliser tous les bedeaux des environs. Et à peine les bronzes se taisaient-ils, que le village entier recevait l'aubade. J'entends encore les sons perçants des fifres qui nous vrillaient aux limites du sommeil, farandole dont l'air unique se répétait tantôt lointain, tantôt proche, puis strident, à travers les rues déjà chaudes de soleil.

Mon bourg provençal, à cheval sur une rivière qu'enjambent deux ponts de pierre, s'étale au bord d'une plaine gorgée de richesses, entre les derniers contreforts des Alpes et les dômes des Maures couverts de chênes-lièges.

La place de l'église, dont un côté s'appuie à la rivière, s'ombrage de platanes et d'un micocoulier qui date de Sully. Le presbytère surplombe une cascade que l'on appelle l'écluse des Capellans.

C'est là qu'au petit matin tous les gamins venaient voir tirer les bombardes rangées au bord de l'eau, dont les salves annonçaient l'ouverture des réjouissances. L'artificier était le facteur du pays et, dans mon esprit d'enfant, son uniforme, rien moins que martial, devint le symbole des fastes pyrotechniques.

La bombance commençait. Chaque maison, pleine d'invités venus de vingt lieues à la ronde, exhalait les parfums de sa cuisine où dominaient les arômes, thym et safran, des civets et des bouillabaisse. Après les jeux de boules du matin et les repas gourmands, les rues s'endormaient pour la sieste dans la torpeur de nos étés.

Cinq heures sonnaient au clocher roman. Le soleil déclinait déjà derrière les très hautes collines où domine l'argent des oliviers et le vert des pins. Alors, aussi loin que vous habitiez, et même aux fermes dans la plaine, la brise du soir apportait les flonflons de l'orchestre.

Il me suffit de fermer les yeux pour revoir, dans des valses de rêve, les jolies filles de chez moi, toutes celles qui ont été mes amies d'enfance, toutes celles bien sûr, que j'ai aimées sans qu'elles l'aient su. Fines, fières et tendres, elles apportent à mon exil la grâce de leurs souvenirs. Et je revois nos paysans sobres et graves, vêtus en dimanche, accoudés aux tables poissonnières d'où ils suivent les ébats des jeunesses. C'est parmi eux que j'ai appris les rudiments de l'existence, de notre langue provençale forte en accent, que j'ai parlée bien avant de savoir mon français.

Nous avions coutume de partir juste avant l'aube, quelques bandes de jeunes, de gravir la colline d'où le village ancien commandait le pays au temps des attaques des Sarrasins, et d'aller admirer, des ruines du château fort, le lever du jour sur la plaine. Notre bourgade, en bas, était enfin endormie au pied de sa colline tutélaire, dans l'aube naissante le fil de la rivière se faufilait parmi les vergers et, au delà de la plaine où les coqs se répondaient de ferme en ferme, au delà du moutonnement des Maures voilées de bleu comme les Maures conquérants des siècles passés, se révélait le trait de cobalt de la Méditerranée. Nous nous accoudions sur la murette de la mont-joie. Au-dessous, les éboulis de terre d'alumine avaient gagné jusqu'à la lisière du bois. Le jour naissait, nous savions nous taire. Nos enfances chastes se contentaient de la pression de nos épaules. Il me reste un souvenir très doux, ce matin où la brise de mer avait fait jouer la chevelure de mon amie, dont les boucles caressaient ma joue d'enfant.

Le téléphone vient de retentir. J'ai eu un petit serrement de cœur. J'aime d'habitude ce signe annonciateur. Pourtant, aujourd'hui, il me déplaît de sortir de

mon rêve, d'aller affronter la nuit, les canons, l'ennemi, les funestes activités des hommes. Pourquoi aimais-je ces envols nocturnes vers l'ennemi, les attendais-je avec ferveur ? Ce soir, j'ai peur. Existe-t-il des pressentiments ?

— On demande le chef d'escadrille au téléphone.

Tous les yeux se sont portés vers lui. Nous l'écou-

tons.
— Bien, vous dites que les Boches vont vers Bristol. Combien ?... Vingt, pas si mal... Entendu...

Mac raccroche.

— Eh bien ! garçons, du boulot intéressant. Vingt gros bombardiers sont en route vers Bristol. Ils passent en ce moment la côte anglaise, près de Thornay-Island. La chasse d'Exeter a pris l'air pour la défense locale, à notre escadrille d'aller les recevoir au retour.

*
**

Nous serons six chasseurs aujourd'hui à partir de Tangmere.

Rapprochés de Mac qui déplie la carte de France sur la table, dans le cône de lumière de la lampe, nous nous sommes penchés sur les repères de nos parcours nocturnes. De l'index, notre chef répartit le travail de chacun. Il m'échoit, pour ce soir, la vallée de la Seine, Rouen et Villacoublay.

Le programme reste toujours le même : les Allemands retournent rarement à l'aérodrome d'où ils ont décollé. La proximité du rivage français leur donne un choix illimité pour tromper nos attaques, leur raid se scinde en plusieurs groupes qui atterrissent à des endroits différents.

Aussi la distribution de nos terrains de chasse que Mac fait d'un ogle rapide sur la carte de France, marque l'enjeu d'une formidable partie.

Nous sommes six, quand, de Brest jusqu'à Calais, vingt aérodromes sont à surveiller. Les terrains de retour que les Allemands ont déjà désignés à leurs bombardiers,



Squadron-Leader MAC LACHLAN

peut-être les changeront-ils quand leurs guetteurs auront décelé notre présence dans leur voisinage.

L'un de nous sera-t-il près du terrain désigné ? Ainsi jouons-nous un premier jeu de hasard où l'escadrille en bloc a misé. Et il n'est pas rare que nous rentrions tous bredouilles !

A ce hasard s'ajoute celui que chacun de nous va courir. Il y a celui qui ne verra rien, tournant des heures au-dessus d'une base endormie jusqu'au jour ; il y a celui que les projecteurs ou la *flak* auront distraité trop longtemps de sa route pour qu'il arrive à l'instant du retour, et celui, lassé d'attendre, qui s'éloignera trop tôt ; il y a celui que captivera le leurre des fausses pistes balisées sur des landes désertes pendant que les bombardiers se poseront sur le vrai terrain, plus discret, à cinq milles de là.

Mais il y a aussi celui que le destin a marqué. Pour lui, la nuit va se changer soudain en une féerie dangereuse. Et, au moment où les feux de piste s'allumeront pour le grand rendez-vous, les quelques secondes de tir de ses canons et de ses mitrailleuses seront bien courtes pour tant de proies offertes.

C'est aux chances de cette distribution que je pense au moment où Mac suit d'un doigt vengeur les traces de nos incursions. La lumière éclaire par-dessous son visage ardent, où la moustache en brosse, châtain roux, met sur ses joues des ombres dentelées. Nous sommes six, penchés autour de la carte coloriée où se pressent tant de noms familiers à mes yeux. Mac a sorti sa règle à calcul. Il évalue pour chacun de nous, avec une précision d'ingénieur, la route, compte tenu du vent, et, suivant l'aérodrome choisi, l'heure probable du retour des Allemands. Il fait plus de travail intelligent en dix minutes que tout un état-major. J'aime à le voir ainsi, sérieux, jetant à travers la France, très loin, ses quelques oiseaux de proie dont la présence est la terreur du bombardier bosche.

Dehors le brouhaha des voix annonce que mécani-

ciens et arrimeurs vont aux ultimes vérifications. Ici j'ai oublié mes alarmes devant ce groupe de jeunes hommes, attentifs et heureux, dont les ombres dansent aux murs crépis. Un orgueil immense me gonfle dans cette veillée d'armes. Chacun part isolé, car nos routes et les distances que nous avons à parcourir sont différentes. Ce soir, j'ai plus de vingt minutes à attendre, tandis que les mécaniciens démarrent tout de suite l'avion de Bennett. Il doit aller au cœur de la Bretagne, du côté de Guingamp.

Je suis sorti un instant. Une fraîcheur de petit matin baigne la nuit. Le ciel est couvert, avec quelques puits de clarté aux margelles brillantes. La lune vient de passer entre les nuages et l'horizon. Ses rayons horizontaux jettent des ombres démesurées de chaque chose et fardent de bleu les ailes noires de mon avion. Je le retrouve comme un noble animal familier, plein d'une force prodigieuse.

Il me reste cinq minutes encore. Je savoure mon recueillement avant les longs vols nocturnes, je souhaite que la nuit me pénètre tout entier, m'exorcise. Il me semble qu'un sang noir doit couler dans mes veines.

La lune, maintenant roussie, s'élargit, disparaît. Le paysage aux grandes ombres est devenu l'anonyme chaos.

Il y a peu d'indice de brume. La nuit restera obscure, mais claire.

Une bonne nuit pour l' « intrus ».

**

L'heure est venue de décoller.

Poussons la manette des gaz, la divine aventure commence. Les radars ne doivent déceler aucun avion dans le district. Aussi, cinq lampes de faible éclat, une tous les cent yards, donnent la piste. La première vient vers moi, déjà la deuxième accourt que les trois autres passent en traits de feu, et c'est le noir avec une bande blême entre nuages et terre, repère précieux. Il est bon d'avoir acquis cette maîtrise : je sais que la limite

du terrain se précipite, invisible, et j'aime à sentir que les roues courent encore au sol, décelé par des secousses infimes. Enfin le manche me sollicite au creux de la main comme un museau d'animal. La vitesse est suffisante pour l'oiseau lourdement chargé. Je tire un peu à moi. Nous volons.

J'ai fermé le dôme, accompli les rites. Je m'installe dans la nuit, cherche la position familière, la courbe la plus propice du corps. Ces longs vols, dans l'isolement le plus complet, demandent des ménagements.

Tout de suite nous sommes dans des nuages d'une noirceur absolue, indice de l'épaisseur du plafond. Les cadrans luisent, amicaux, rassurants. A cinq cents pieds-minute, je monte dans le noir, cap sur Le Havre. Des milliers de nous auront volé de nuit pendant cette guerre, pour la plupart des bombardiers, mais seuls quelques chasseurs auront connu ces heures solitaires, en tête à tête avec leur moteur vivant.

En sept minutes, je sais que je passe le rivage. Je sais qu'au-dessous de moi des dizaines de veilleurs, alertés, suivent au son mon départ vers l'inconnu, signalent au Central Opérations mon passage. Je sens leur vigilance autour de moi comme une aide, et aussi comme une gêne. Je ne suis pas libre. Mais, dans quelques instants, je m'affranchirai d'eux et, seules dans les flots, les sirènes nordiques pourront suivre ce grand bruit qui s'écoule au sein impénétrable des nuages. Nous allons dans ce noir liquide sans notion de vitesse ni d'espace. Les masses électrisées des cumulus secouent l'avion. Parfois nous côtoyons une cheminée de clarté sans tout à fait la traverser. Alors la vitre dépolie par la vapeur d'eau livre quelques traînées de fantômes vite évanouis. Il faudrait tout l'ésotérisme cabalistique pour exprimer cette magie noire.

Et la première de mes aubes naît, graduelle. Une écume légère nous baigne, blanchit. Sous le ciel sans lune, les sommets égaux des nuages étendent une grande plaine grise. Un ciel de brillants irradie des messages. Je suis immensément heureux.

La musique, et rien que la musique, art vivant,

pourra rendre la poésie du vol nocturne. Le pilote de chasse est seul, il représente toute la pensée de son atterissage et, cette pensée, il la sent s'écouler dans chaque crevasse de nuages comme un fluide très dense, vers la mer qui peut l'engloutir, la terre qui peut l'écraser, vers les humains qui peuvent le guetter, le poursuivre, l'atteindre et le foudroyer. Sa solitude donne une signification unique à la nuit qui l'entoure. Elle serait différente s'il pouvait s'assurer, d'une pression sur l'interrupteur de son masque, qu'un radio ou qu'un mitrailleur, lié à la même charpente, reste attentif à ses paroles. Pour lui, seules les choses parlent.

J'espère d'une fée bienfaitrice qu'elle suscitera le génie d'un de mes camarades, d'un de ces adolescents qui partent isolés à l'assaut de l'ombre. J'espère qu'il nous restituera l'harmonie des vols dans la solitude, parmi les fastes que la nuit dresse pour lui seul dans ce décor sans cesse en mouvement.

J'aimerais être ce pilote de chasse. Mais la muse m'a oublié. Il me reste les sensations que l'ombre aiguise.

Partout où je le touche, l'avion fait couler en moi un frémissement raboteux comme un rapide sur un fond de cailloux, le moteur laisse sur mon épiderme une suite de faibles aspérités, égales mais innombrables, la trame des explosions. Voici bien l'harmonie homophone que le pilote sent presque inconsciemment, l'harmonie qui règle les battements de son cœur, l'équilibre de son corps, la quiétude de sa chair. Que surgisse une discordance, l'euphorie s'éteint.

Et cela est si vrai que, si pour des raisons brutales le sens de l'ouïe s'éteint ou s'atrophie, on est gagné d'un malaise. C'est un drame de ne plus entendre, voilée par le casque, la chanson monocorde et rassurante.

Elle est bien rassurante, cette nuit, notre chanson. Les aiguilles restent fixées aux graduations choisies, l'organisme sain bat à pulsations égales. Je peux m'abandonner à mon enchantement avant d'entrer dans la danse.

A mille pieds au-dessus des nuages, je peux deviner,

à leurs formes tourmentées et qui se déforment sans cesse, la présence du vent, avec déjà des fissures, espacements des nimbus orageux, gouffres d'ombre qui créent le vertige et l'angoisse.

Harmonie : la fusée pacifique d'une étoile filante, maille qui file et se renoue à la soie du ciel ; un éclat fugitif, message anonyme et qui vous fera scruter la nuit sans livrer son mystère, un flocon détaché des nuages et qui semblera fuir, par perspective, la tige violette d'un éclair qui se brise comme verre filé au marbre d'un nuage. Je sens une musique ignorée, dont je n'ai que le bourdon grave, l'accompagnement d'appui du moteur.

Voilà bien mon pressentiment, j'étais si riche, ce soir, qu'il suffirait à ma joie de retrouver l'hospitalité de la terre. Ainsi j'allais autrefois, par d'obscurs sentiers, vers cette fête de mon village. Mais ma terre de France refuse à l'« intrus » son hospitalité.

*
*
*

5 juillet 1942. — Quand j'arrivai à notre baraque, le crépuscule s'annonçait. La pluie avait cessé vers midi et le disque mat de la lune s'élevait dans un ciel sans nuage.

« La nuit sera chargée », pensai-je.

Depuis plusieurs mois, en effet, le beau temps ramenait les bombardiers ennemis jusqu'à l'aube.

La maison de planches, en bordure de l'aérodrome, s'emplissait par ses fenêtres grandes ouvertes de la douceur de ce soir de juillet, chargé de l'odeur des herbes que les paysans avaient fauchées tout le jour dans les champs voisins. Bientôt, retour d'équipage à bord, les pilotes embarqueraient par petits groupes. Puis, la baraque, chaude de fumée et de son âme de guerre, isolée par ses rideaux de black-out au milieu des ténèbres, appareillerait comme un vaisseau pour le travail de nuit.

Blick se leva au moment où j'entrais.

— Le chef d'escadrille m'a prié de vous remettre ce message.

— Le chef d'escadrille, où est-il ?

— Ils ont décollé...

— Oui, ils ?

— M. John et M. Smith. Il y a alerte. Section bleue y est allée, renforcée à trois.

Il était fréquent que Mac ou Murrey se joignissent à une section.

J'avais entendu le bruit des sirènes et me souvenais maintenant du grondement des moteurs. Les avions avaient pris l'air au moment où je m'engageais sur le « sentier de la guerre ». Nous appelions ainsi le chemin qui, par le bois, menait du mess au terrain.

— Je le sais bien qu'il y a alerte, mais, sacré bon Dieu, est-on, oui ou non, des chasseurs de nuit ?

Jusqu'à présent j'avais cru que c'était un vol d'essais.

— C'est ce que j'ai dit au Central, m'expliqua le téléphoniste, même que le soleil est encore haut.

« — Sans blague, m'a répondu le contrôleur, chez nous, il est déjà couché. Probable qu'il se foutait de moi.

Les derniers rayons, en nappes obliques, rosissaient la chaux du mur.

— Et quels sont les tuyaux ?

— Trente Junkers 88. Vont de Cherbourg à Bristol. La 44 les attend au complet sur Bosquet. Nos zincs sont en barrage sur Porty.

Bosquet, Porty, autant de mots conventionnels. Je savais cette géographie.

— Bien, dites au Central que j'y vais.

J'aurais dû prendre les ordres. En dépit de mon âge et de mon grade, je n'étais ici qu'un simple pilote. Toutefois, la lenteur des Britanniques m'avait si souvent exaspéré que je préférerais parfois les brusquer.

— Mais...

— Il n'y a pas de mais, avertissez-les.

— Le message !

Blick désignait du geste le papier que mes mains chiffonnaient sans y prendre garde. Je le parcourus.

— Eh bien ! Mac dit que je reste là pour attendre le nouveau Français.

La colère me fit exploser :

— Mais il n'est pas en nourrice ce petit Français, ce tout petit Français, cet enfant de Français...

— M. Mac m'a bien dit que vous seriez furieux.

— Ah ! il a dit ça !

Je courus à la fenêtre, me penchai à l'extérieur :

— Hep ! hep ! Blackburn, démarrez mon zinc.

Trente ennemis au crépuscule et au-dessus de l'Angleterre ! Le rêve de tout chasseur. *A peace of cake* — un morceau de gâteau, comme on dit dans la Royal Air Force. Rester là. Non, j'aurai bien le temps de le voir, le nouveau Français !

J'enfilai mes bottes, endossai ma « Mae West ». La porte s'ouvrit, le bruit du moteur qui accélérât s'engouffra dans la pièce. L'avion était prêt.

Mais Blick prévint :

— Voici l'officier français.

Le nouveau venu, un grand garçon brun, au regard droit, au visage couperosé, portait l'uniforme d'enseigne de vaisseau.

— A vos ordres, commandant. Lieutenant Robert. Je suis affecté à Tangmere.

Masquant mon désappointement, je criai :

— Faites stopper le moulin.

Robert s'excusa :

— Je serais navré de vous déranger.

— Ce n'est rien. Vous m'évitez de désobéir, et c'est ainsi beaucoup mieux, surtout à mon âge.

Dehors, le bruit se tut après quelques saccades, ne laissant que le calme de ce soir d'été.

— Content d'être ici ?

— J'en rêvais ! Et ça n'a pas été facile.

De fait, il était très rare d'être posté à la chasse de nuit sans avoir fait longuement ses armes de jour, surtout ici, chez les « intrus ».

— Heureusement, j'ai déjà beaucoup volé, ajouta Robert.

— Et d'où vous est venue l'idée de demander la chasse de nuit ?

— D'abord parce que c'est le plus beau métier du monde, il n'y a que des as qui le font...

— C'est ça, nous allons fonder notre syndicat d'admiration mutuelle !

Robert rit, acheva :

— Et ensuite parce que j'ai une horrible peur d'être bombardier.

— Je suis bien de votre avis. Ce métier de conducteur d'autobus, au milieu des quelques centaines d'accidents atmosphériques qu'on appelle les éclatements d'obus, ne convient pas, non plus, à mon tempérament pacifique.

C'était pour moi une repartie familière. Je disais souvent :

— Au début, je commandais un bateau à Porstmouth. Toutes les nuits, je tremblais sous les bombes. Alors, j'ai demandé à voler. On m'a donné un lourd hydravion Walrus. Un jour, du côté de Pembroke, un salopard de Messerschmidt m'a poursuivi. Je m'en suis tiré de justesse en me posant devant Tenby. J'ai eu une sacrée frousse. Du coup, j'ai réclamé un Spitfire.

— Et vous n'avez plus peur ?

Je n'aurais pas pu l'affirmer, mais ce dont j'étais sûr, c'est que je n'aurais pas aimé être bombardier. Du temps où, chasseur de jour, j'avais accompagné souvent les Halifax ou les Bostons au-dessus de Guernesey, de Brest ou de Cherbourg, la *flak* était si serrée que les gros avions semblaient entrer dans une chute de neige. Et, de chaque raid, ils revenaient touchés. Non, décidément je préférerai l'usure nerveuse et physique des vols solitaires du chasseur de nuit. Une idée m'amusa :

— Dites-moi, Robert, avez-vous les fesses sensibles ?

— Hein !

— Je dis bien : « Avez-vous les fesses sensibles ? »

Le test psychotechnique des chasseurs de nuit devrait être

basé sur la sensibilité de cette partie de notre postérieur qui est à hauteur de l'ischion.

Je m'assis sur le bord d'une chaise, en rapprochai une autre et calai mes pieds sur le barreau.

— Comment pilotez-vous ? Comme cela : les jambes en équilibre sur le palonnier. Qui porte le poids ? Ce serviable ischion. Quand vous voliez deux heures, passe encore. Mais avec les nouveaux réservoirs supplémentaires, vous pouvez rester trois fois plus en l'air, assis sur la pointe de vos pauvres fesses sans pouvoir bouger. Eh bien ! vous me comprendrez quand vous l'aurez fait : éviter les projecteurs et la D.C.A. n'est rien en comparaison de ce supplice.

— C'est égal, c'est tout de même un beau métier et je voudrais...

Mais il se tut. Le petit poste de radio placé sur la table lançait des messages :

— Allô ! Manoir ? Ici Pigeon bleu-1. Section Bleue à cinq mille.

« Manoir » accusa réception :

— Allô ! Bleu-1 ?... Bien compris, vous êtes à cinq mille. Terminé.

Notre escadrille avait été dotée récemment de cet émetteur-récepteur de téléphonie sans fil, de puissance moyenne, destiné en principe à guider jusqu'au sol les avions en difficulté.

Cependant l'appareil avait vite été détourné de son vrai rôle. Pour une fois que chacun, du sol, pouvait suivre les proches engagements, nul n'hésitait à brancher l'écoute dès que la « une » était dans le coup.

Un cercle d'auditeurs passionnés venaient alors suivre les répliques brèves, dramatiques, de ses pilotes

L'âme tout entière de l'escadrille vibrait aux exploits des siens. Mais le calme nécessaire des longues nuits d'attente en avait souffert, et Mac avait envisagé d'interdire l'usage intempestif du poste.

La radio parla derechef :

— Allô ! Bleu-2, Bleu-3 ? Ici Pigeon Bleu-1. Rompez la formation. Gagnez votre point de faction.

— O.K. Bien compris, dit le haut-parleur, deux fois. Dehors, un grondement s'enfla. Un Hurrricane prenait son élan. Robert sortit sur le pas de la porte pour le voir décoller.

*
*

Resté seul, je m'assis de côté au bord de la fenêtre. On entendait quelques abois lointains dans les fermes. Les brumes de la Manche s'écoulaient dans les creux du sol jusqu'aux Downs. Après le travail du jour, les campagnes jouissaient d'un bref repos avant les menaces de la nuit. Un bruit de voix de jeunes filles naquit dans le chemin qui longeait, derrière la baraque, le taillis de groseilliers, sans doute des paysannes qui revenaient des champs. Les timbres clairs se rapprochèrent, mêlés de rires, passèrent, s'éloignèrent.

Pour moi, c'était d'habitude l'heure du bonheur suprême, celle où je faisais les essais de mon Hurrricane avant la nuit. Tout le ciel était déjà mauve, mais très haut, les cirrus restaient d'argent, en plein soleil, pour quelques instants encore. Après avoir inondé la plaine et terni les collines dorées, l'ombre mordait les nuages, gagnaient leurs flancs. Bientôt, tout serait gris. Seules luisaient encore des échappées de ciel, au delà des mame-lons neigeux.

Alors l'avion de chasse permettait ce miracle : Il déchirait les voiles laiteux qui traînent au sol, sautait en se jouant le premier rideau d'arbres, s'élançait dans la clarté trouble du soir. Les douze pipes d'échappement tressaient leurs flammes. Première rencontre, l'avion fendait la cavalerie de nuages atlantiques que le vent d'ouest apporte chaque soir et que la lumière découpe en décors érubescents. L'avion montait en pleine féerie, s'évadait du violet vers le mauve, du mauve vers le rouge, vers l'argent, vers le soleil. Tantôt prisonnier de la nuit, il retrouvait en quelques minutes l'écume étincelante des cimes.

Je ne connaissais pas de plus âpre jouissance que celle

de glisser à nos prodigieuses vitesses dans ces masses sans cesse déformées et qui changeaient de teinte à chaque instant.

Pendant que je songeais, la pièce s'était obscurcie. Déjà, il aurait été trop tard pour rattraper les derniers rayons. Car l'ombre inexorable prenait sa revanche ! Le gris, le rose, le mauve, le violet, noyaient l'avion tour à tour. Les puits de lumière devenaient d'obscures oubliettes, les déchirures des nuages ne livraient plus que des abîmes sans feux. On descendait alors vers ce visage hostile des hommes. Autrefois, les constellations des villes venaient refléter celles du ciel. La guerre les avait éteintes. A peine distinguait-on, au hasard, la lame de cimeterre d'une boucle de rivière paresseuse ou le sourire fugitif d'un étang, ou le sens ésotérique d'un reflet inconnu.

— Pardon, sir, puis-je vous déranger ?

Blick, qui avait achevé de tirer les autres rideaux de black-out, voulait fermer la dernière fenêtre.

Je sursautai et, m'apercevant que Robert, de retour, était à mes côtés, j'achevai pour lui ma rêverie à haute voix :

— N'est-ce pas folie que les hommes volent la nuit ? Quelle preuve de leur ignorance ! Ah ! s'ils en connaissaient tous les maléfices ! Regardez les oiseaux. Eux, ils dorment. Seuls les grands-ducs et les hiboux hantent l'ombre néfaste... mais ne volent pas ! Les rapaces se laissent tomber comme pierre sur leur proie. Ce sont les bombardiers en piqué de la gent ailée. Il était réservé à l'homme, ce fou, de voler la nuit. A l'homme et, fait étrange, à cet autre mammifère aux doux flancs duvetés de gris, la chauve-souris... Oui, folie !

— Oh ! je veux bien partager cette folie !

— En attendant, je ferais mieux de vous mettre au courant. Ce serait plus utile.

Une violente poussée dans la porte m'interrompit. Trois pilotes, sur leurs vélos, arrivaient coup sur coup. C'était une vraie entrée de cirque. Le premier se laissa tomber sur le parquet, les jambes écartées, les yeux rieurs.

— Bonsoir, *old Ju*, temps magnifique !

Et, apercevant alors Robert qu'il ne connaissait pas :

— Oh ! pardon ! Bonsoir, gentlemen. Temps magnifique tout de même.

J'entrai dans le jeu :

— Voici le cirque Médrano. Murray, chef de flight à ses moments perdus. Boit parfois de la bière. Sur son visage par ailleurs ouvert, vous trouvez le teint de brique des grands buveurs. Toutefois ne boit plus de whisky depuis que White Horse est réservé aux bars interlopes de Piccadilly. A descendu quelques Messerschmidts par hasard, lors d'essais de ses canons.

Et me tournant vers le deuxième des pilotes qui avait suivi Murray dans sa chute, je poursuivis :

— Willy, danseuse étoile, un rocher de flegme. Trois victoires remportées par rencontres fortuites. Car il va en l'air, lui aussi, accidentellement. Hep ! touchons du bois.

Nous nous exécutâmes tous, sauf Robert.

— Vous n'êtes pas superstitieux ? Très mauvais cela, faut vous y mettre. Indispensable. Et ne jamais prononcer de mots néfastes, par exemple « accidentellement ».

Nous retouchâmes du bois, même Robert, même le téléphoniste.

— ... Ah ! bon, ça va mieux.

M'adressant au téléphoniste :

— Trop fort n'a jamais manqué ! Mais, pour vous, ce n'est pas indispensable.

— Moi, sir, c'est pour mes fleurs.

Blick, jardinier dans le civil, cultivait quelques fleurs en pots et, depuis un instant, il cherchait à récupérer un hortensia que Willy avait déniché sous la table.

— Quant au musicien qui joue ce vieil air français en votre honneur... Aviez-vous reconnu l'air ?

— Mais certainement.

— Vous avez de la chance. Vous êtes doué... ou poli. C'est Nemours. Pilote parfois, chante en permanence et toujours faux. Répertoire : *Roll the Barrel*, les grands jours de bataille. Les jours de douceur : *Alouette*, *petite alouette*, *Le pont d'Avignon* et *Au clair de la lune*. Quand

il a trop bu, vous régale d'un pot pourri... Tellement pourri qu'on ne s'y reconnaît plus. Et voilà...

Je me retournai vers mon compatriote :

— Messieurs, enseigne de vaisseau Robert, qui est désigné pour la « une ».

Quelques « *How do you do* » se croisèrent. Mais aussitôt chacun se tut.

L'appareil de radio parlait :

— Allô ! Pigeon bleu-1 ? Junkers dans votre voisinage. Bien compris ? J'écoute.

— Allô ! Manoir ? Bien compris. Canons parés. Vous rappellerai. Terminé.

Les visages soudain devinrent graves. L'atmosphère de la baraque changeait ainsi plusieurs fois chaque nuit. Car à ce métier qui les captive du crépuscule jusqu'à l'aube, les pilotes s'usent vite s'ils ne trouvent pas les instants de détente où ils jouent comme des collégiens. Ils ont d'ailleurs l'âge d'écoliers. Mais un coup de téléphone du Central, ou une phrase sur la radio, ou la menace parfois d'un bombardement, vient interrompre leurs gamineries.

Murray s'écria :

— Ça alors ! Dites, *old Ju*, de quoi s'agit-il ?

M'étant déjà rapproché de la carte, je doublais mes indications de gestes précis :

— Trente Junkers allaient vers Bristol. Viennent de faire demi-tour.

— Naturellement.

Depuis plusieurs mois nous étions habitués à ces feintes. Les bombardiers allemands faisaient route vers une ville. On dressait des barrages de chasseurs sur leur chemin. L'ennemi changeait de cap et tout était à refaire en hâte. J'achevai :

— Les canards attendent sur Bosquet. Verront rien. Les Boches ont mis le cap sur Porty. Là, nos Pigeons les espèrent, à cinq milles. Du tout cuit. La section bleue est presque au contact.

Le haut-parleur attaquait de nouveau :

— Allô ! Pigeon bleu-1 ? Ici Manoir. Urgent.

— J'écoute.

— Junkers ont encore viré. Cap sur Londres. Beau-fighters interceptent. Restez où vous êtes.

— Ah ! les salauds... Compris. Terminé.

— Passionnant ! fit Robert, enthousiaste.

Les trois pilotes se harnachaient en vitesse. Tant que le combat n'était pas livré, il leur restait une chance. Murray appuya sur un bouton au bord de la table. On entendit le klaxon hurler à l'extérieur.

— Avertis qu'on décolle séparément, section rouge.

Presque aussitôt, le bruit des trois moteurs qui démarraient, juste à côté, prit possession de la pièce, déferla quand la porte s'ouvrit.

Murray, qui sortait le dernier, se retourna :

— Vous ne venez pas, *old Ju* ?

— Non. Ce soir, j'ai la frousse.

— Idiot, va ! fit-il d'un ton amical.

Depuis que je vivais au milieu des pilotes britanniques, je les observais avec amusement et aussi avec une espèce d'admiration. Car, chaque soir, ces jeunes hommes allaient au combat avec le sourire. C'est tout juste, à des moments où ils ne se savaient pas observés, si l'on pouvait saisir sur leurs visages la gravité de leur vocation.

Jeunes, certes, ils l'étaient cent fois plus que des Français du même âge que marque le vieillissement des adolescences inquiètes.

Mais la guerre, ils la prenaient au sérieux. La gravité de ces jeunes pilotes, leur dévouement à un idéal où ils allaient se brûler un à un, et ce n'était pas, hélas ! qu'une image, c'était ce qu'il y avait de plus inhumain pour des êtres qui n'avaient pas encore vécu : ces Anglais de vingt ans. N'importe quel Français de leur âge avait connu le désir, et parfois la douceur d'aimer, et quelquefois la souffrance d'aimer. Cela se rencontrait en Angleterre chez les « rampants », mécaniciens ou arrimeurs, qui, liés au sol, en suivaient les coutumes humaines, les servitudes des sens.

En revanche, observant les visages de mes compagnons de vol, je n'en trouvais pas trois à porter cette

flamme légère, la même qui rend les femmes plus jolies après l'amour. Quand je revenais le soir dans cette pièce et retrouvais tous ces regards, clairs comme ceux des filles sages de chez nous, je me sentais retrempé dans un monde ignoré, exaltant. Je songeais à ces campagnardes qu'on faisait danser le dimanche soir, sur la place du village, à ces jeunes paysannes qui n'ignoraient rien des émois de la chair, ni de l'accouplement des bêtes, mais dont les yeux se tournaient vers un rêve imprécis, un mirage des îles, un Prince charmant qui ne viendrait jamais, un idéal.

Et, en cet an de grâce mil neuf cent quarante et un, quand l'Europe entière semblait avoir atteint une période de stabilisation, quand aucune autre armée ne se levait plus contre l'envahisseur que peut-être les larves de mouvements de résistance encore secrets, ces enfants étaient les derniers représentants d'une chevalerie qu'on aurait pu croire morte.

Leurs duels singuliers, en plein ciel, à quoi ressemblaient-ils le plus, si ce n'est aux tournois de jadis, et quel motif pouvait pousser à se battre ces enfants du Kenya, du Canada, de Nouvelle-Zélande, du Labrador ?... Encore, ceux de Bristol, de Londres ou d'Edimbourg, pouvaient-ils mesurer la menace ? Mais les autres ? Pourquoi étaient-ils seuls au monde à continuer le combat ?

Je n'oubliais pas, certes, les pertes des convois. Mais les pilotes n'avaient aucune des traditions ancestrales des marins, ni leur métier depuis longtemps appris (et, tout de même, l'on ne faisait pas son trou dans l'eau chaque jour, sans secours, sans espoir d'être recueilli).

Et comment imaginer des marins, attachés à ces fins navires depuis leur adolescence et fiers d'avoir porté partout au monde leurs couleurs battant en poupe, comment imaginer qu'ils restent au port ? Presque toutes les marines naviguaient et ne faisaient en cela que suivre des routines sacrées et tellement anciennes qu'elles paraissaient immuables.

Au contraire, je ne voyais autour de moi que des enfants sans lien du passé. Dans un pays où l'usage est

de se raser chaque matin, tous n'avaient pas assez de barbe au menton pour se conformer à l'usage et c'était bien gênant pour certains colonels.

Mais il fallait les voir en l'air, à la tête de plusieurs escadrilles, distribuer leurs groupes au combat avec la sûreté de vétérans. Et, au moment fatidique où les avions partent à l'attaque, marqués par l'ordre : *Tally ho ! Tally ho !* — le vieux taïaut français des chasses à courre, — ici c'est le colonel, le premier, qui fond sur l'ennemi.

*
**

Robert, après avoir vu décoller la section de Murray, était revenu dans la pièce. Il me dit, avec l'air d'hésiter :

— Commandant, je sais que je vais vous poser une question idiote...

— Allez-y tout de même.

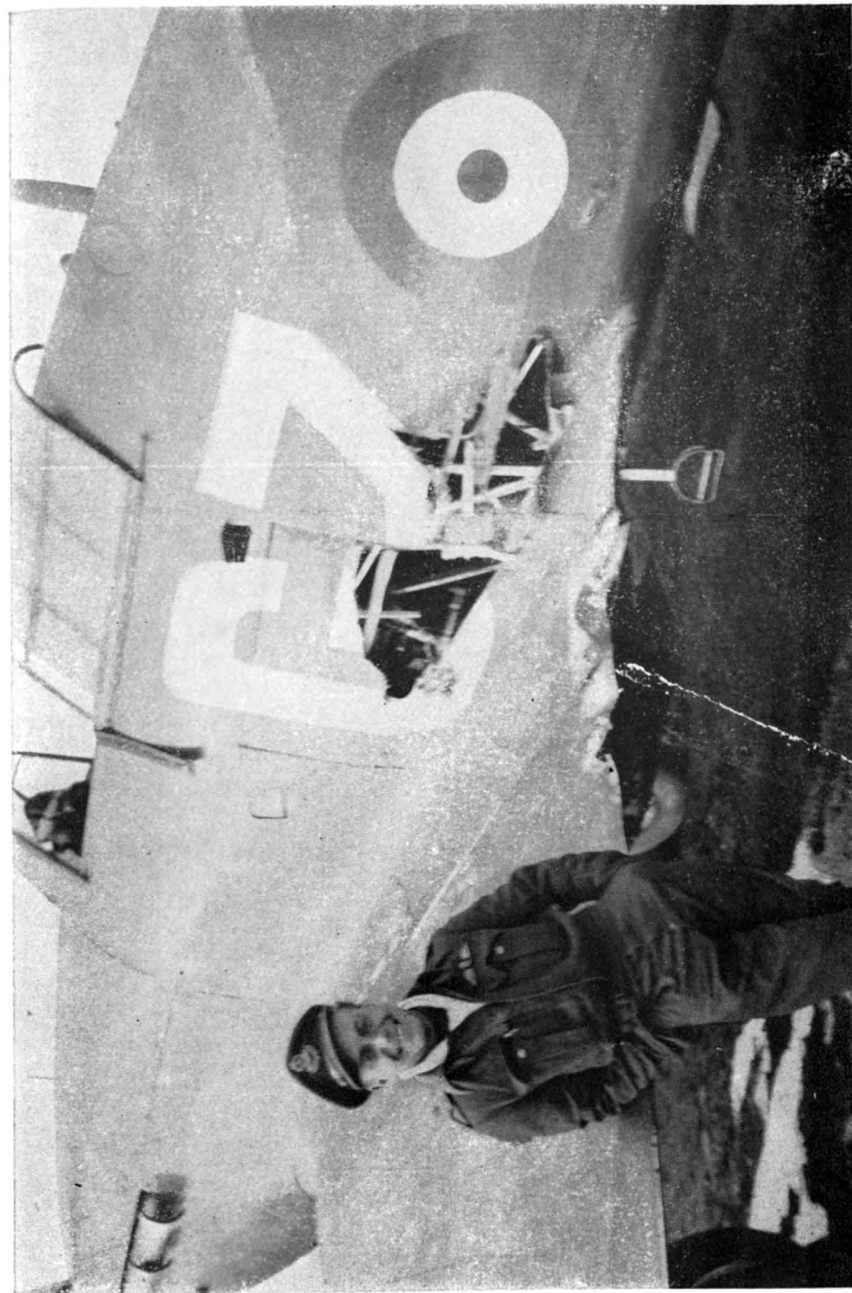
— Vous êtes resté longtemps dans une escadrille de jour, en première ligne... Vous avez été souvent au combat... N'avez-vous pas l'impression que ce qui sert avant tout aux Britanniques, c'est leur esprit d'équipe né des matches de football, de rugby ou de cricket ?

— Il y a de ça. Mais, attention ! Dire qu'ils pratiquent la guerre à l'instar d'un sport, c'est leur enlever tout mérite. Vous êtes, comme moi, combattant. Méfions-nous de ces préjugés.

J'y trouvais la marque de l'esprit français, léger, désinvolte, qui n'hésite jamais à critiquer si ça l'amuse, à être méchant si c'est d'un bon mot. Les formules faciles satisfont l'esprit sans effort, elles n'en deviennent que plus dangereuses.

— Je vais vous préciser ma pensée. Quand les Polonais, qui ont déjà en Angleterre deux escadrilles uniquement composées des leurs, partent à l'attaque, ils le font avec une telle haine qu'ils fondent sur leur ennemi en anges exterminateurs.

« Les Britanniques ne sont jamais mus par des sentiments pareils. Il faudrait qu'ils aient tous souffert dans leur chair. Et encore, n'en suis-je pas certain. Voyez-



« MAC n'a ce cesse qu'on ait pris une photo de son avion endommagé... »

John. Sa famille et sa maison ont disparu dans le massacre de Coventry. Je suis pourtant sûr qu'il ne va pas au combat avec cette même ardeur sauvage qui fouette le Slave.

Et de fait, si la renommée des Polonais était incontestable, il fallait chercher certainement dans leur soif de vengeance l'origine de leurs succès.

— La haine, remarqua Robert, doit venir d'une chaude imagination, quand elle n'est pas le produit direct de la douleur. Et je me suis aperçu que nos camarades britanniques manquent terriblement d'imagination. C'est pour cela que je cherchais dans leurs habitudes sportives la raison de leur entente au combat. La boxe ou le rugby sont d'admirables écoles de caractère. Mais il ne peut pas y avoir que cela.

— Non, le sport ne peut suffire à leur insuffler l'amour du combat. Vous le comprendrez mieux quand vous aurez attaqué des bateaux-*flak*. Vous verrez avec quelle suprême intelligence nos *wing-commanders* portent, soutiennent leur équipe jusqu'au bout. Il y a un moment où l'on pique à quatre cents kilomètres-heure sur vingt canons qui vous crachent du feu au nez. Une seule règle : on doit finir *at home*, c'est-à-dire passer entre les mâts. Et l'on ne voit plus rien que ces petites flammes qui cliquotent dans la masse grise du bâtiment. Chacune pourrait marquer l'arrêt du destin. Tous les pilotes sont d'accord pour reconnaître qu'il n'y a pas de peur qui vous torde mieux le ventre, quand on sait qu'il suffirait du plus léger choc, d'une seconde d'inconscience, pour s'écraser dans la mort.

Lui, le leader, il pense que le succès dépendra du volume du feu, de la cohésion du groupe. Et c'est au moment même où son ventre se serre, à lui aussi, qu'il commence à parler :

« Hello ! boys... collez au paquet... Il est à nous. Un morceau de gâteau... un beau morceau, en vérité ! Parés au canon. Il a beau tirer... on l'aura... on l'a ! »

Cette voix familière, elle vous pousse entre les mâts jusqu'à l'instant précis où l'escadrille remonte au ciel, dis-

loquée, dans des ressources et des esquives désordonnées.

Ces bonshommes, ces petits colonels imberbes, ce sont de grands messieurs, croyez-moi ! Car il y a, dans ces quelques paroles, toute la science innée du chef. Et tous les sports du monde, avec ce qu'ils ont d'utile pour la formation du caractère et pour l'esprit d'équipe, ne serviraient de rien sans cette flamme de l'esprit.

Blick, qui venait de raccrocher le téléphone, se tourna vers nous :

— Le chef de base demande à voir le nouvel officier français.

— Bien, j'y vais. C'est bien la première fois que je ferai une visite d'arrivée à neuf heures du soir.

Après le départ de Robert, je m'enfonçai dans mes pensées. Je n'avais pas répondu avec brusquerie parce que mon compatriote venait juste d'arriver, mais l'allusion à la partie de cricket, que je n'entendais pas pour la première fois, me mettait hors de moi.

Certes, mes amis allaient à la bagarre comme à un match, avec tout ce que cela suppose de « fair-play ». Mais n'y voir que cela, c'était vraiment faire bon marché de leurs angoisses, de leur héroïsme et de leurs lourdes pertes. Je pressentais que, plus tard, on dirait d'eux qu'ils avaient fait la guerre pour leur plaisir. On m'avait déjà rapporté ce mot d'un capitaine de vaisseau à qui l'on demandait où j'étais : « Oh ! il joue à voler », car, bien sûr, d'aucuns avaient l'esprit si orné qu'ils n'eussent pas condescendu à risquer leurs précieuses personnes à ces vils amusements.

Mon admiration pour les jeunes pilotes justement se renforçait devant cette apparence qu'ils donnaient de jouer quand ils souffraient sans une plainte, quand ils luttaient et tombaient sans fanfaronnade, sans autre but que d'accomplir un devoir mal défini.

Je me faisais leur avocat sans qu'ils l'eussent soupçonné. Mais ne m'avaient-ils pas, les premiers, défendu contre le désespoir ?

Mes camarades aimaient la France et les Français, j'en étais sûr. Ils sortaient du petit peuple et, maintenant,

j'aurais juré que le petit peuple aimait les Français bien que je n'en visse pas clairement les raisons. Si le sentiment des élites anglaises se portait sur la France, entité indispensable à la civilisation, il s'accompagnait pour elles, très souvent, d'une franche détestation du Français. Au contraire, les petites gens aimaient celui-ci pour lui-même sans égard à des querelles féodales qui intéressaient d'ailleurs plus souvent les Suisses et les Écossais.

Et la Royal Air Force était bien faite de ces gens. Car, après que l'Armée eût drainé les produits d'Oxford et de Cambridge, la Royal Navy les rejetons des vieilles familles maritimes et que l'armée des Indes eût recruté ces latinistes distingués qui, nous rappelle Maurois, transposent aux contreforts de l'Afghanistan les procédés d'Annibal, alors était venue l'Aviation.

Si Murray et Smith, fils d'artisans, étaient encore à l'école en 1940, Willy, dont le père était chauffeur sur un cargo, aidait à la maison et John préparait de la cire à parquet dans l'arrière-boutique de son oncle.

Et pour quel idéal se battaient-ils, ces Britanniques venus de tous les Dominions ? Ils n'appartenaient pas aux élites où le métier des armes s'hérite avec le château et chez qui des talents de jockey dispensent d'avoir le sens commun. Non, ils venaient des classes laborieuses où la vertu est d'être honnête commerçant et me rappelaient ces communautés chinoises où le meilleur à l'école devient épicier, quand on fait un général du cancre. Comment évoquer alors la force de traditions guerrières ?

Six mois plus tôt, ils avaient sauvé l'Angleterre des escadres de Heinkels et de Messerschmidts et montré que la force de caractère, plus que l'amour du panache ou l'instruction desséchante des beaux esprits, semble mener le destin des nations au moment qu'elles sont durement touchées.

Et chaque nuit, plusieurs fois, chacun des pilotes courrait sa chance. Il n'était guère de semaine qu'on puisse marquer d'une pierre blanche. Les statistiques de la Royal Air Force donnaient quatre mois et demi pour vie moyenne d'un pilote de chasse, à partir du jour où il était posté en

première ligne : une terrible fraction de l'existence pour des gens qui avaient si peu vécu.

*
**

Robert rentrait.

— Ah ! vous voilà de retour. Ça s'est bien passé ?

— Pas mal. Le commandant m'a offert deux whiskies, m'a tapé dans le dos, m'a tenu des discours vaseux en français bien que je n'aie pas cessé de lui répondre dans la langue de Shakespeare.

— Il devait avoir quelques verres dans le nez. J'ai fait là-dessus des statistiques. A jeun, l'Anglais ne parle jamais français : timidité. A trois whiskies, il s'essaye, en s'excusant. Deux de plus, il devient volubile avec cet accent si parfait qu'il semble s'imiter. A sept whiskies, il chante : *Petite alouette*, et à dix...

— Il roule sous la table.

— Non, jamais. Il va pisser. Avec raideur et dignité.

Nous rîmes. Puis je repris :

— Mac m'a laissé au sol pour que je vous mette au courant. Il nous gronderait de nous voir perdre notre temps. Je vais vous initier aux arcanes de la chasse de nuit.

Je me levai, m'approchai du poêle où chantait la bouilloire en cuivre, avec l'envie de m'amuser.

— Voici l'alambic où nous faisons bouillir les herbes sacrées pour les incantations.

Je brandissais une boîte de thé.

— Une vraie magie noire, vous savez !

Et, désignant les maquettes suspendues au plafond :

— Voici les striges modernes qui hantent nos rêves angoussés : Junkers 88, Heinkels 115, Messerschmidts 109.

Je virevoltai, pris le fagot de bruyère qui servait à pousser les cendres :

— Et voici le balai des sorcières de Macbeth, qu'elles chevauchent à nos côtés quand nous croyons être seuls avec les étoiles. Si Mac nous voyait !... Mais voici plus sérieux.

Je pris une règle sur la table, touchai un point sur la carte :

— Voici notre station. En téléphonie, on l'appelle Chalet. C'est touchant, familier et peu original... Mais combien réconfortant !

« Vous trouvez, trois kilomètres plus au nord, notre Central Opérations dont dépendent d'ailleurs de nombreux autres terrains. En téléphonie : Manoir. La hiérarchie est respectée. Oh ! seulement dans les formes, comme toujours. Manoir n'est qu'une cave, bien aménagée, mais sans pinard, d'un modeste cottage perdu dans les Downs. Ici, dans cet appartement bien meublé avec dépendances : la « une », notre escadrille. La reine de la chasse de nuit, bien entendu. Le zinc : le Hurricane, tout de noir vêtu. Vous portez votre propre deuil à l'avance. Zut ! plaisanterie à ne pas faire. Mais je touche du bois.

Robert, docile, posa sa main sur la table.

— Quatre canons, quatre mitrailleuses, deux réservoirs supplémentaires. Tous ces poids, imprévus à l'origine, ont changé le pur sang en veau, mais un veau qui va loin. Si vous ne tenez pas à finir vos jours, ou plutôt vos nuits, dans une plate-bande, je vous conseille de larguer vos réservoirs au début du combat — juste un levier à tirer sur la droite — et de passer sur principaux. Votre veau prendra des ailes. Ce n'est pas encore Pégase, mais ça va mieux. Enfin, sur ce même terrain, la 44, sur Beaufighters, fait la protection de la capitale, les barrages rapprochés de nuit.

— Et nous n'en faisons pas ?

— Nous faisons n'importe quoi, regardez ce soir !... En principe, pourtant, on nous garde pour le travail d'« intrus ».

— « Intrus » ?

— Oui, « intrus ». Ironie des mots ! Prenez votre dictionnaire : celui qui n'a pas qualité pour pénétrer dans un lieu. Ainsi, vous et moi, sommes des « intrus » sur notre sol quand nous allons surprendre le bombardier allemand qui, son raid achevé, vient se poser sur un terrain de France.

Blick nous interrompit :

— Pardon, sir, « Ops » demande que vous preniez la faction.

Je me levai, ramassai ma « Mea West », me retournai vers Robert :

— Vous voyez, tous les métiers ! A tout à l'heure.

Et, devant l'air interrogateur de l'enseigne, j'ajoute :

— Ah ! la faction ? Demandez à Blick de vous expliquer.

Il me semblait que je devenais une espèce d'archange quand je prenais la faction à l'entrée de la piste, juste en bordure de la bande goudronnée. Archange ! Le mot un peu ridicule me faisait sourire. Mais je le disais tout de même. En faction, on devait décoller en moins d'une minute à l'alerte donnée par deux fusées rouges à la tour de contrôle. A peine en l'air on demandait des ordres par téléphone. Le plus souvent, il s'agissait de renforcer la défense de Londres dont les chasseurs s'étaient égaillés à la poursuite d'une vague de bombardiers.

Je savourais ces attentes de nuit qui me rappelaient les innombrables quarts de ma vie de marin. Après avoir assujetti avec soin les sangles de mon parachute et mon harnais, je coinçais mes mitaines de soie blanche et mes gants fourrés dans le support du viseur. Il restait à vérifier, de temps à autre, la température du moteur. Si elle tombait au-dessous de soixante degrés, un coup de démarreur déchaînait les mille six cents chevaux aux langues de flammes. Les soirées tièdes, quelques secondes suffisaient à réchauffer l'huile. Contact coupé, l'hélice brassait encore l'air de quelques saccades, s'arrêtait. Des borbo-rygmes couraient un instant dans les canalisations. Puis le silence de la nuit revenait, ce silence si spécial des zones côtières épargnées pour un soir, avec un bourdonnement d'essaim de guêpes, passage éloigné de bombardiers. Et des lueurs annonçaient, tels des reflets d'orages lointains, le grondement sourd de la chute des bombes.

La nuque bien appuyée au coussin de cuir, je laissais la nuit venir à moi. Nulle fonction ne m'émouvait autant que cette garde de la grande cité. J'avais enfin trouvé ma

vocation. Je disais, sans boutade : « Je suis venu ici parce que l'Angleterre n'est qu'un tout petit point sur la mappemonde, eût-elle été grande comme la Russie !... »

Certains de mes camarades, avant la guerre, ne se blanchissaient qu'à Londres et vous jetaient, à brûle-pourpoint, des : « Pardon, mon cher, comment dites-vous déjà, en français ? » Où sont-ils maintenant ? Un an après le désastre, quand on veut grouper trente pilotes français en Grande-Bretagne, on ne trouve pas assez d'officiers supérieurs pour les commander. Félix Pijeaud, mon ami d'enfance, est déjà mort et ses camarades de notre âge, faciles à compter sur les doigts d'une main, livrent leurs combats en Lybie.

Mais les jeunes capitaines français promettent. Ils feront vite des colonels, de ceux qui foncent en tête de l'escadrille au moment de l'attaque.

Je remâchais ces graines amères de ma douleur d'exilé. Elles me faisaient reporter tout mon amour sur ceux qui m'avaient accepté, qui mangeaient avec moi l'œuf bimensuel, l'entrecôte hebdomadaire et les très quotidiennes pommes de terre aux choux, la ration des pilotes de chasse en cette deuxième année de guerre, sur les terrains de premier choc ! Il est vrai qu'on trouvait mieux dans les clubs de Saint-James. Les ronds-de-cuir avaient un solide coup de fourchette. Dame ! ils jouaient parfois au golf pour leur week-end et, si par hasard on appelait un service, seul le téléphoniste vous répondait.

Oui, je remâchais ces graines amères. Et par contraste je n'en aimais que mieux mes compagnons de vol, parce que j'ai besoin d'aimer pour tenir dans la lutte.

Et j'admirais aussi. J'admirais ce cantonnier, rencontré un soir de promenade dans le Kent, à l'époque où l'on craignait un débarquement ennemi. Le jour déclinait. Des escadres de Heinkels et de Junkers s'enfonçaient au cœur du pays, vers les villes qu'elles allaient écraser. Un groupe de « Home-Guards », près d'une haie, fourbissaient leurs armes dérisoires qu'ils avaient salies en rampant dans le fossé.

Le pays entier croyait déjà entendre le lourd charroi

des blindés. Lui, le cantonnier, pinceau en main, d'un large trait blanc sans bavure, traçait avec application la ligne axiale de la route, la route de l'invasion!

Business as usual ! Oui, j'admirais. Je savais bien que tous ceux dont l'esprit ne s'exerce qu'à critiquer me le reprocheraient plus tard. Et plus que tous les autres, les « mon-cher-comment-dites-vous-déjà-en-français » !

Mais je m'étais réservé de découvrir cette nation de marchands au moment où une grande voix ne leur promettait que « des larmes, de la sueur et du sang », et je leur trouvais grande allure, à ces marchands !

Car je ne savais rien de ce pays avant d'y être venu. Autrefois, l'Angleterre, c'était pour moi les vieilles misses aux pieds plats, laides, touchantes, ridicules, qu'on rencontrait à Cannes ou à Saint-Jean-de-Luz.

Maintenant, j'étais fier de prendre la faction pour elles.

Et si parfois je ruminais mon amertume, vite je secouais la tête comme pour chasser un insecte et, les yeux au ciel, m'amusais à retrouver mes étoiles de navigateur, celles que j'avais l'habitude de capter autrefois dans mon sextant, à la mer. Oui, il fallait tout voir de Sirius. Alors, mes avant-bras passés par-dessus le bord de la carlingue, les mains bien à plat sur la tôle, je me soulevais légèrement de mon siège pour me détendre et j'étreignais la large encolure du fuselage. Tout était oublié. Je me sentais heureux, immensément, avec, entre mes bras, ce grand corps de métal qui me permettait de monter aux étoiles.

Cette nuit, rien ne vint me distraire de ma rêverie. Les alertes d' « intrus », prévues en appoint, étaient rares, la police aérienne du territoire étant assurée en principe par les *Défiant*s et les *Beaufighters*.

Aussi l'heure de faction se passait souvent sans faire autre chose qu'observer le trafic habituel du terrain, les décollages et les atterrissages des Hurricanes, toujours passionnants dans l'obscurité.

A onze heures, notre benjamin Benett vint prendre la suite. J'avais attendu en vain les deux fusées rouges de l'alerte.

Cinq avions de chasse avaient atterri pendant ma faction.

— Qui n'est pas rentré ? demandai-je.

— Mac, bien entendu.

Car notre chef d'escadrille avait l'habitude de tenir l'air le plus longtemps possible pour guetter l'ennemi.

Mac ne s'était pas attardé au-dessus du Dorset. Si les bombardiers allemands avaient mis le cap sur Londres, il n'était que temps de traverser le Channel pour les surprendre à leur retour sur les aérodromes de France.

Il avait lancé :

— Allô, Rouge-un, Pigeon-bleu-un va dehors !

Appel dont Murrey, déjà en l'air avait accusé réception d'un laconique « O. K. ».

La valeur du groupe s'affirmait à la brièveté de ses messages. Chacun savait son rôle d'avance. Quelques mots suffisaient pour remailler le barrage que Mac venait d'ouvrir : Murrey allait prendre sa place et tous savaient que, dans quelques minutes, il tournerait à la verticale de Weymouth. En cela, les « intrus » ne suivaient pas toujours les règles strictes du Central. Mais on les jugeait à l'ouvrage.

Mac avait mis cap au sud. D'ordinaire, il jouait à saute-mouton sur la Manche, de vrais moutons d'écume phosphorescente que le vent de suroît, en toute saison, poussait en troupeau devant lui. Mais ce soir le Hurricane était déjà très haut. Pour passer en rase-mottes les côtes de France, Mac plongea dans la nuit. Il avait à moitié réduit les gaz.

En piqué, l'avion commença de rendre ce même sifflement qui fait chanter la mâture des navires dans la tempête et ses commandes durcirent sous les pesées.

*
**

Seul, si resserré qu'il ne pouvait même pas écarter ses coudes du corps, le pilote partait contre un monde d'ennemis. L'homme et la machine faisaient un couple monstrueux. Le frémissement du métal passait dans la chair de Mac et son cœur s'arrêtait de battre si, dans le cycle

des explosions, un temps manquait. Cette nuit, Mac souffrait, car, aux hautes altitudes, le froid s'élançait dans tout son corps par la cicatrice de son bras.

Il passa Saint-Marcouf loin dans l'est. Quand la petite île eut défilé sur la surface claire de la mer, il piqua des deux mille mètres d'altitude qui lui restaient, vers Isigny.

La lune, derrière un mince voile de stratus, déclinait sur la bande noire du Cotentin. Droit devant, facile à repérer, le golfe s'enfonçait au cœur du pays bessin, comme une gigantesque molaire. Au delà du rivage, ces vallées d'ombre, ces taches veloutées des bois, ces côteaux bleu de nuit, tout cela c'était la Normandie.

Mac n'y était jamais venu qu'en « intrus ». Il se promettait, après la guerre, d'aller découvrir le visage du pays qu'il ne connaissait que de cette façon singulière ; mais, à force de le parcourir, le *squadron-leader* était arrivé à l'aborder avec un curieux sentiment de familiarité.

La côte salua Mac à hauteur de Grandcamp. Elle ne prit même pas le temps de s'éveiller. Les projecteurs, avant de s'ériger, étiraient parfois en tous sens leurs longs bras endormis. Cette nuit, d'un seul coup, un torrent de clarté mauve cogna contre le pare-brise, prit le fuselage d'assaut, comme pour l'entraîner. Il avait beau s'y attendre, il lui semblait chaque fois que ce premier contact allait le foudroyer. Puis le pilote se ressaisissait et s'écrasait sur son siège, les épaules voûtées, pour s'abriter dans la pénombre de la carlingue.

Bac guetta le passage des *tracers* de mitrailleuses, s'échappa de côté d'une brusque glissade. Puis des grappes blanches d'obus explosifs, vite effilochées par le vent, s'accrochèrent au faisceau lumineux. Mais Mac ne craignait pas les gros canons de la D.C.A.

— Tout juste bons pour les bombardiers, et encore !

Il lui arrivait, rentrant en Angleterre à bonne altitude, d'oublier volontairement les signaux de reconnaissance. Tout le rivage s'allumait des lueurs de départ des pièces. Alors, Mac était content :

— Tous des navets, ces artilleurs ! Regardez. Pas un

trou dans les ailes, et ils m'accompagnent depuis Ventnor !

Le rivage passé, la campagne normande apporta ses zones de calme, sol riche que la guerre n'avait pas encore innervé. Une traîne blanche naquit dans le paysage, glissa au travers de flocons immobiles qui d'un coup rougeoiaient ; un train venait de traverser la gare de Lison, trahie par les fumées de ses locomotives.

Mac quitta la Vire pour chercher la colline du Pinçon. Encore quelques minutes et il put voir les reflets de la lune courir sur l'Orne. Du côté d'Argentan, une mitrailleuse envoya un chapelet couleur cerise juste derrière lui, comme un lasso trop court. Déjà, les boucles de la rivière annonçaient Ecouché.

Ainsi, par monts et par vaux, rompant par esquives, le Hurricane gagnait ses chasses gardées. Mac était devenu un virtuose dans cette géographie de carte muette. Par nuit noire, pour plus de sûreté, il allait reconnaître les étangs du Perche. Mais ce soir le « *squadron-leader* » coupa droit sur l'Iton, pour voir si « Fanny » était là.

La lampe de Fanny ! Pour les pilotes, aussi merveilleuse que celle d'Aladin ! Depuis six mois qu'ils venaient surveiller le grand aérodrome allemand de Saint-André-de-l'Eure, les « intrus » retrouvaient, fidèle, seule dans la campagne, une lumière allumée. Elle était toujours au même endroit, juste avant d'arriver à Breteuil, là où l'Iton et la voie ferrée laissent entre elles un ongle d'ombre.

Les deux premières fois, Mac et Bennet l'avaient signalée. Un peu plus tard, un matin que je rentrais à l'aube de Villacoublay, à basse altitude, j'avais reconnu la clarté isolée qu'un oubli providentiel mettait chaque nuit sur notre route, presque à toucher le terrain des gros bombardiers. J'avais inventé :

— Il faisait presque jour. J'ai vu par la fenêtre une beauté à demi-vêtue qui poussait les vitres pour respirer l'air du matin.

Personne ne m'avait cru. Mais les esprits se nourrissent de légendes. La belle fille imaginaire, quelqu'un l'avait baptisée Fanny...

Depuis, c'était une amie. L'« intrus » chargé de Saint-

André-de-l'Eure disait : « Je vais voir Fanny » et d'autres, qui allaient plus loin, se promettaient de faire un détour pour la saluer au passage.

— Sans doute que Fanny n'est qu'un vieillard égroissant, torturé d'insomnies, dis-je un jour au chef d'escadrille.

Mais celui-ci l'avait mal pris ; il tenait à notre mythe.

— Quand je rentre tard, je la vois, avec ses cheveux blancs, dans le soleil levant, et ses seins... faisait Mac, avec un geste trivial des deux pouces, car il était parmi les rares libertins de notre groupe.

Et c'était bien, ainsi. Chaque nuit, immanente, cette lueur nous guidait. La certitude de la retrouver nous attirait souvent dans les parages.

Aussi l'escadrille avait détruit une bonne douzaine de Dorniers quadrimoteurs depuis trois mois qu'elle avait pris la surveillance du grand aérodrome. On parlait du terrain comme d'une prairie giboyeuse. Vingt jours plus tôt, pourtant, la chance avait tourné. Coup sur coup, plusieurs « intrus » étaient rentrés bredouilles. Ils n'avaient même pas pu amorcer leurs attaques. Mac lui-même, par deux fois, avait tenté en vain d'allonger son tableau.

La veille enfin, par le bulletin secret de la R.A.F., on avait appris que Saint-André-de-l'Eure possédait depuis peu un terrain simulé, de nuit semblable en tous points au véritable aérodrome : lampes voilées, fausses indiscretions lumineuses, projecteur de piste, rien n'y manquait. Et pendant que les Allemands amusaient ainsi le chasseur ennemi, leurs bombardiers se posaient en hâte deux lieues plus nord, sur les vraies pistes balisées de fanaux rouges à faible portée.

Le camouflage ennemi s'était ainsi élevé à la hauteur d'un art. Mais l'habileté des espions le déjouait aussitôt. L'histoire récente de l'aérodrome d'Amiens en faisait foi.

La Luftwaffe y avait groupé plusieurs fausses escadrilles, parfaites reproductions en bois de Messerschmidts. Un après-midi, trente Bostons vinrent les arroser, mais avec des bombes en bois. Ainsi, en pleine guerre, l'humour anglais ne perdait pas ses droits.

*
**

La lumière de Fanny avait glissé le long de la rivière. Après quelques occultations derrière les branches, elle venait juste de s'éteindre, quand Mac décela un signe nouveau.

— Il y a toujours quelque chose qui bouge dans un paysage, enseignait-il à ses pilotes. Le tout, c'est de le trouver.

La lune basse laissait de grands lacs d'obscurité au pied des falaises de l'Iton. Mac, qui venait de raser la forêt de Conges, avait aperçu soudain, au moment de descendre dans la plaine de Saint-André, un feu vert qui traversait la baie d'ombre. En un instant, il l'eut rattrapé. Les couronnes d'échappement révélèrent un quadrimoteur. A des lueurs pâles, brèves ou longues, reflets sur le fuselage d'une lampe morse, répondaient très loin devant dans la plaine bleuâtre, des éclats de fanal discret.

Mac avait sa proie. Il réduisit les gaz. Car l'erreur la plus fréquente était de se précipiter sur l'adversaire. Le chasseur allait beaucoup trop vite et, au moment d'ouvrir le feu, il ne lui restait que le temps d'une manœuvre désordonnée pour éviter la collision. Sauf imprévu, la victime, ignorante de la présence du chasseur, ne pouvait plus lui échapper. Même s'il apercevait le Hurricane, le gros Heinkel n'avait aucun recours ; à la moindre tentative d'évasion, Mac ouvrirait le feu.

Le « squadron-leader » se donna le temps de penser. Il imagina l'équipage du Heinkel heureux, une fois de plus ; d'en avoir fini. Le pilote attentif devait chercher la piste, surveiller la vitesse, prêt à ouvrir les volets d'intradados. A ses côtés, le chef de bord allait l'aider à pousser les quadruples manœuvres des moteurs... Ses crayons rangés, le navigateur tirait le rideau noir de son réduit, les mitrailleurs, qui avaient déjà bloqué leurs armes, couvraient les culasses de leur gaine de cuir. L'équipage ne songeait même plus à ces quelques tonnes de bombes

qu'il venait de larguer. A Londres, ce soir, comme à Bristol, à Portsmouth comme à Liverpool, des maisons s'étaient écroulées sur les bonheurs simples qu'elles abritaient. Et ici, tourné vers les joies qui habitent ce sol, sur quoi le gros avion allait bientôt rouler, l'équipage, qui ne se savait pas encore sacrifié, songeait aussi à des bonheurs simples.

Mac volait à trois cents mètres derrière l'avion ennemi. S'il avait perdu celui-ci des yeux, le pilote de chasse l'aurait senti à ces bourrades que les ailes du Hurricane recevaient dans le sillage des quatre moteurs. Sur leur droite, aux confins de la plaine, le faux terrain venait de s'allumer. Sous une croupe de colline, son projecteur de piste soudain s'étala, semblable à un reflet d'eau. Mac pensa : « Il y a quelque chose de grotesque, ce soir, dans ce décor que les autres plantent pour m'attirer, comme les chapiteaux d'une baraque foraine, quand un de leurs équipages, là, est déjà prisonnier de son destin. »

Car, si près du sol, leur chance de se sauver était nulle. A dix mille pieds d'altitude, les hommes auraient eu le temps de combattre un incendie, de redresser une fausse manœuvre, de riposter, ou, au pire, de se jeter en parachute. Par contre, à vingt mètres du sol, roues et volets sortis, sans vitesse pour l'esquive et ses armes muselées, le bombardier, d'ordinaire, s'écrasait en flammes, avant même d'avoir compris qu'il était foudroyé.

Deux feux, un rouge, un vert, passèrent sous les ailes du chasseur, et un autre rouge qui croisait sa route par tribord, d'autres encore qui naissaient de la nuit comme les lampions d'une fête. Le Hurricane avait donné en plein dans une vague d'avions ennemis sur le retour. Alors, tout simplement, le pilote anglais alluma ses lampes de bouts d'ailes et prit une place anonyme dans la ronde des bombardiers. Le bouton de mise de feu dansait au creux de sa main valide, car Mac tremblait de joie.

*
**

Après avoir quitté ma faction, j'avais pris le chemin de ceinture qui côtoyait le bois. Près d'arriver à la baraque, je tombai dans un groupe d'hommes vautrés sur le gazon, dans la marge d'ombre que la lune laissait en bordure des arbres.

D'ordinaire, les « rampants », après le coup de feu du début de la nuit, préféraient rester dans les huttes où l'on pouvait fumer à son aise, chose interdite à ciel ouvert.

Mais cette nuit ils avaient rejoint une section de soldats arrivés depuis quelques jours pour assurer la défense de l'aérodrome.

On parlait beaucoup, en effet, pour la deuxième fois depuis l'armistice français, des risques d'une invasion, et les terrains côtiers, sous la menace directe des troupes aéroportées, avaient reçu du renfort. La vingtaine de fantassins chargés de la lisière du bois étaient pour la plupart de jeunes paysans, conscrits du Yorkshire, faciles à étonner. Mécaniciens et arrimeurs ne s'en privaient guère. Surtout les anciens, qui avaient connu la retraite de Reims. Et sur les histoires d'invasion, auxquelles la nouvelle menace avait donné un regain d'actualité, ils étaient intarissables.

— Alors, je suis allé chez le père Mathieu, disait la voix de Lafleur.

L'auditoire était si attentif que personne ne prit garde à mon irruption et je me laissai glisser par curiosité dans l'herbe. Je connaissais bien Lafleur, un petit gars tout rond, rougeaud, avec des yeux vifs de souris et le parler grasseyant des Canadiens français. Mac disait qu'il mâchait l'anglais avec l'accent normand.

Ah ! pour une aventure, c'en était une !

Lafleur, assez finaud, s'était créé un personnage grâce à cette fameuse histoire que j'avais déjà entendu raconter plusieurs fois. Car les longues nuits d'attente ne nourrissaient que des récits de l'escadrille. L'Intelligence

Officier les avait transcrits dans le journal de campagne. Ainsi se transmettraient, à côté des exploits ou des pertes, les souvenirs communs qui font une tradition.

D'ailleurs, l'histoire du Canadien ne manquait pas de saveur. Pendant la débâcle de juin 40, l'escadrille basée sur un terrain de Champagne avait reçu l'ordre de repli. Avions envolés, le personnel du sol avait rassemblé en hâte les objets précieux. Chiefy et Lafleur, celui-ci à cause de ses qualités d'interprète, avaient été chargés de ramener un appareil encore ultra secret réparti en deux caisses.

Leur camionnette avait fait quelques kilomètres au milieu des charrettes, des tacots, des voitures d'enfants du lamentable exode, quand Chiefy s'aperçut qu'ils avaient oublié l'une des caisses. Impossible d'aller à rebours dans l'in vraisemblable cohue. Il ne restait plus à Lafleur qu'à revenir à pied et à ramener la précieuse cargaison par n'importe quel moyen jusqu'à la ville prochaine où Chiefy l'attendrait jusqu'au lendemain.

Lafleur avait regagné leur terrain à travers champs. Mais la charge étant trop lourde, il était allé demander l'aide du père Mathieu, un fermier des environs chez qui l'on prenait les œufs du mess. Le vieux paysan avait une fille, dodue à point, qu'on rencontrait souvent dans les prés avec les gars de l'escadrille. Mais ce jour-là, ce qui intéressait Lafleur, c'était davantage la vieille Renault d'avant l'autre guerre, qui ne servait plus que pour la foire annuelle.

Je l'écoutai raconter :

— Une drôle de bagnole, pleine de cuivres, avec un gros fanal.

« — Pas d'essence, mon fi, me fait le vieux, sans ça on les mettait.

« Moi, sur le terrain, j'savais qu'y avait encore des bidons.

« — Je vas les chercher, que j'y dis.

« Et de bonne heure, le lendemain, on était prêt. Devant, le père Mathieu et sa femme, derrière, la tante Aglaé, la Mimi et moi. La fille me faisait des agaceries.

Moi, j'en avais marre après une nuit avec elle. Y a des fumelles qu'ont jamais assez.

« Bref, on prend la route. Des gens, y en avait toujours des ribambelles, des milliers et des milliers qu'allaient tous dans le même sens, à Vareuil, où Chiefy devait m'attendre. On avait fait six kilomètres, quand on entend des grands bruits d'avions.

« — Des Stukas ! que les gens gueulent.

« Tout le monde s'aplatit dans les fossés. Y a que la tante Aglaé qu'était ben trop vieille et ben trop grosse pour se grouiller si vite. Une bombe tombe à toucher, mais sans mal pour nous. On repart. Soudain, la Mimi se met à chialer :

« — La tante, elle est malade, bouge plus.

« On s'arrête encore. La vieille était clamsée.

« Faut vous dire que c'était une sorcière qui sentait toujours mauvais. Et le père Mathieu l'avait recueillie pour l'héritage, un gros magot. S'était fait faire un testament en sa faveur que la tante avait cousu dans son jupon, je l'ai su plus tard.

« Donc, on allait maintenant vers la ville voisine. Vers midi, on arrive. Pas moyen de trouver ce ballot de Chiefy. L'avait mis les bouts. Bref, je reste avec les Mathieu. Ils cherchaient un docteur et un agent de l'état civil, comme ils disaient, pour faire constater le décès. A cause de l'héritage, dame ! Le malheur, c'était qu'y-z-avaient tous foutu le camp. La mairie était vide et de toubib, macache.

« — A Frimont, qu'on nous dit, douze kilomètres plus loin, vous trouverez le maire.

« On se remet en route. Faisait chaud. Et la tante puait. Mimi qu'était entre nous deux, voilà qu'elle a mal au cœur. On s'arrête encore. La Mimi préfère aller s'asseoir sur le capot, contre la lanterne. Derrière, je reste seul avec la refroidie que j'te cale avec des colis.

« A Frimont, enfin, on arrive. Pas de maire, pas de toubib, pas de notaire. La mère Mathieu, qu'était pourtant grippe-sou, commence à râler. Parce que la tante, avec la chaleur, sentait pas la rose. Pouvait plus la garder

longtemps. Et la laisser, c'était perdre l'héritage.

« — Peut-être qu'à Lambièze, le notaire est encore là, qu'on nous dit.

« Encore trois kilomètres. On repart...

Le bruit, qui s'enflait très vite, d'un avion interrompit Lafleur.

— Voilà Mac de retour. S'il passe en rase-mottes sur la hutte c'est qu'il a eu son Boche, fit Chiefy.

Le chef d'escadrille avait, en effet, coutume de raser les toits avant de se poser quand il venait de remporter une victoire.

Le Hurricane passa si près que le vent de l'hélice dans l'herbe souffla les brindilles sèches au visage des gens étendus.

— Sûrement qu'il l'a eu.

Trois hommes se levèrent pour aller recevoir l'avion.

— Alors, qu'est-ce qu'il est arrivé à ta sorcière ?

— Ben, on était reparti. Le marrant, c'est que des tas de gens nous arrêtaient pour avoir une place.

« — Si ça vous fait rien de tenir compagnie au macchabée, faisait le vieux Mathieu, en leur montrant la tante, déjà verte.

« Bref, on arrive à Lambièze. Pas plus qu'à Frimont, pas plus qu'à Vareuil, y avait de ces bougres qu'on cherchait.

« — Peut-être qu'à Limone, deux kilomètres encore.

« A Limone, c'était du kif. Sauf que la tante puait encore plus et qu'y avait des mouches plein la voiture.

Le narrateur s'interrompit de nouveau. Les explosions et les flammèches du moteur, vers l'entrée de la piste, indiquaient que le Hurricane allait se poser. Les lueurs coururent au sol. Le moteur gronda de nouveau, l'avion roulait vers son alvéole.

Lafleur reprit :

— La nuit venait. Et j'avais pas encore vu cet enfoiré de Chiefy.

— Dis, je te traite pas d'enfoiré, moi ! Tu sais bien maintenant que j'avais pas pu faire autrement.

— Enfin, si tu veux !

« On arrive à une vieille auberge, en pleine campagne. Le père Mathieu dit :

« — Je connais le cuistot.

« On rentre.

« — Peux pas vous offrir de tabellion, qu'y fait l'autre, j'ai pas ça dans mes placards ; mais si vous voulez le fourneau pour faire chauffer vos vivres et une meule de foin pour dormir... C'était pas de refus.

« On reste. La nuit était tiède et il faisait bon s'allonger dans la paille. Par malheur, y avait la tante Aglaé. D'abord, on l'avait laissée dans l'auto et l'auto près de nous. Mais ça sentait mauvais.

« — Dire qu'on s'a laissé emmerder pendant dix ans pour avoir son pognon, faisait le vieux.

« Je croyais que sa femme allait protester. Ah ! oui, alors !

« — Et maintenant, qu'est-ce qu'elle pue !

« Vous voyez, hein ! je suis pas sensible. Eh ben ! j'ai trouvé qu'ils exagéraient.

« Mais pour ce qui était de puer, c'était la pure vérité. Finalement, on a roulé la tante dans un tapis qu'était sur le toit de la bagnole et on l'a rehissée là-haut. Elle était si lourde qu'il a fallu appeler le cuistot et son fils, qui savaient l'histoire. L'ont ficelée comme une andouille et, à cause de l'odeur, on a poussé le tacot derrière l'auberge, près de la route.

« On commence enfin à respirer. J'avais mis la caisse dans la paille, sous ma tête, pour plus de sûreté. La Mimi était avec moi. Les vieux, fourbus, s'occupaient pas de nous. Ç'aurait été parfait sans le bruit des gens qui continuaient d'aller sur la route.

« Je dors bien, surtout contre une fille, et la Mimi était une belle garce, avec de ça et de ça. Aussi il faisait grand jour quand je suis réveillé en sursaut par des beuglements.

« — Encore s'ils avaient laissé la tante ! criait le père Mathieu.

« — C'est-y pas un crime d'emmener une pauvre femme sans défense.

« Eh ben ! les gas, on avait volé la bagnole et la tante avec !

« — Pauvre sainte femme, c'est-y pas honteux d'agu comme ça, pleurait la mère Mathieu.

— Alors, ils avaient plus d'auto ? demanda un des soldats qui avait mal compris.

— Et plus de tante, ballot, fit Chiefy, plus de testament. Plus besoin de maire, de notaire, de tout le tremblement, quoi !

— Et plus de pognon, ajouta le conteur. Une vieille tante qu'y gardaient depuis dix ans pour ça. Et pas commode, et qui râlait tout le temps, et qui sentait mauvais, même avant de clamer.

— Bien fait, dit quelqu'un à qui la morale de l'histoire n'échappait pas.

— Drôles de gens, ces Français ! Sont tous avares ?

— Y en a que oui, y en a que non, c'est de partout.

— Et c'est-y vrai qu'y a un Français à l'escadrille ?

Je tendis l'oreille avec le sentiment de mon indiscretion.

Mais la voix de Blick, à trente mètres, interrompit la discussion.

— Section rouge à décoller avec le chef d'escadrille.

Quelques mécaniciens et arrimeurs se levèrent, coururent dans la nuit. Je les suivis. J'allais entrer dans la baraque quand Mac et un groupe de pilotes sortirent.

— *Hello*, Mac, où allez-vous ? J'en suis !

— Non, old Ju, vous restez disponible. Un soir seulement, ajouta le « *squadron-leader* » en riant. Une alerte de Heinkels sur Southampton. A toucher.

Ils s'éloignaient déjà. Un moteur démarrait. Mac se retourna, me cria de loin :

— Et j'ai eu deux zincs à Saint-André-de-l'Eure. *A good show*.

— Bravo !

**

L'intérieur de la baraque avait pris son atmosphère de nuit. Blick marquait au tableau noir le départ des trois

pilotes Kuttel étudiait la carte murale. Il préparait toujours avec soin ses intrusions. Deux autres pilotes, Thomas et Blount, enfoncés dans leurs fauteuils, près du poêle, portaient des lunettes fumées afin d'être prêts à s'envoler immédiatement dans le noir.

Tous les rôles étaient distribués.

Robert, dès mon entrée, vint vers moi :

— Alors, bonne faction ?

— Vous voyez, vous parlez déjà notre langage.

— Pourtant, je suis loin d'avoir tout compris. A quoi sert, par exemple, ce panier de carottes qu'un serviant a déposé tantôt près de la table.

— A engraisser le porc que vous pourrez admirer dans son auge près la haie de groseilliers. Vous ne comprenez pas ? C'est simple. Les toubibs ont trouvé que le jus de carottes était propre à augmenter la vision de nuit. Chaque soir, depuis six mois, on nous apporte ces délicieux légumes que nous sommes censés manger crus. Eh bien ! même nos bons Anglais, peu gâtés par leur cuisine nationale, n'en ont ingurgité plus d'une fois. Cela n'empêche pas les docteurs de l'état-major de prendre la chose très au sérieux. Tous les trois mois, nos yeux sont examinés avec des instruments bizarres. Et les spécialistes ont déjà trouvé de notables progrès.

— Ce sera heureux s'ils n'en tirent pas bientôt une loi.

— Vous vous souvenez de l'histoire qu'on racontait sur Fonck. Après la dernière guerre, il s'était présenté sous un faux nom devant un conseil de santé et avait été trouvé inapte à voler. C'est d'ailleurs la même chose pour Demozay, notre as français, chef d'un groupe de chasse anglais. Avant l'armistice, pendant la drôle de guerre, il était sergent interprète sur un aérodrome anglais en France. Nos docteurs l'avaient éliminé du personnel navigant.

— Si les toubibs examinaient un homme de génie, ils le trouveraient probablement fou.

— Voilà le magasinier qui vous cherche pour votre parachute et votre *Mae-West*.

Robert sorti, je demeurai pensif. D'habitude mes compagnons étaient peu loquaces. D'avoir pu parler une fois tout mon saoul me faisait du bien. Les questions de Robert, aussi, m'avaient conduit à analyser mes pensées. Je me trouvais enrichi, heureux. Mais ma solitude fut courte. Le padre entra avec, sous son bras, la boîte de jeu d'échecs. C'était le passe-temps favori de ses nombreux loisirs. Car le ministère du révérend ne s'était exercé qu'une fois depuis que j'étais à Tangmere. Un dimanche matin, après nous avoir réunis dans la baraque, il nous avait distribué des carnets crasseux de chants d'église. En rond autour de lui, les pilotes avaient entonné les louanges divines. Je chantais mal, mais, dans leur concert de fausses notes, ma voix n'avait pas craint de se joindre au chœur. Puis le prêtre avait recollecté ses livrets et s'était retiré avec la satisfaction du devoir accompli.

L'Intelligence officer venait d'entrer. Il s'installa aussitôt devant le padre pour commencer une de leurs interminables parties. On n'entendit plus que le heurt des pions sur l'échiquier et, de temps à autre, les rares propos que laissaient tomber les deux pilotes d'alerte, Georges Thomas et John Blount, avec une parcimonie digne d'un club de Pall Mall.

En voilà deux qui me plaisaient. Amis inséparables, ils représentaient sans morgue l'élément intellectuel du groupe. Fils, l'un et l'autre, de modestes pasteurs de villages, ils menaient une vie tranquille et s'étaient établi, parmi leurs camarades, une réputation de bon aloi.

Thomas, petit et brun, moustache en brosse, avait l'air de se promener sur ses ergots. Mais cet aspect arrogant n'en imposait plus à cause de ses continuelles distractions qui étaient la fable de l'escadrille.

La plus connue remontait à l'époque de la drôle de guerre, quand leur base était dans les environs de Reims. Un jour d'avril, Thomas devait convoyer en Angleterre un Fairey Battle endommagé et revenir avec un Hurricane juste sorti d'usine. La journée était assez avancée quand Thomas décolla de Hendon pour le retour. Les

lointains se dessinaient avec netteté. Aussi, sacrifiant à son amour du soleil, le pilote passa les nuages et s'ébroua longtemps dans la plaine neigeuse. Vint le moment de descendre. Sous le plafond se révéla un paysage inconnu de forêts. Une grappe noire d'éclatements l'encadrait, l'avion avait dérivé en Allemagne. Thomas, avec sagesse, remonta dans la crasse et, cap à l'ouest, s'éloigna de ce sol inhospitalier. L'essence et le jour déclinant, il dut revenir vers la terre des hommes. D'aérodrome, point. La nuit venait. Thomas se posa dans un champ immense.

Ici, il valait mieux l'entendre raconter :

— Je dis ouf ! et je saute de la carlingue. Des soldats que je n'avais pas vus courent vers moi. Des Frisés ! Je suis prisonnier ! Conformément au règlement, je tire de cinq pas une balle de pistolet dans le réservoir. L'appareil prend feu. Les Boches, je ne savais pas pourquoi, m'avaient laissé faire. Nous nous écartions tous du brasier par prudence, quand on me crie en français :

« — Vous avez pris feu ? Nous qui croyions que vous vous étiez bien posé.

« Je reconnais un sous-officier français dans le nouvel arrivant.

« — Je suis tombé en pays ennemi. J'ai mis le feu.

« — Mais vous êtes en France, près d'Epernay !

« — Et ceux-là ? demandai-je en désignant les Boches.

« — Sacré bon Dieu ! vous êtes dans un camp de prisonniers !

Traduit en cour martiale, Thomas fut acquitté, car, disait le verdict avec la saveur coutumière des jugements anglais, le pilote s'était trouvé devant un concours de circonstances absolument exceptionnel.

*
**

Robert achevait de gréer sa *Mae-West*.

— Avez-vous vu Mac pendant que j'étais en faction ?

— Oui, je l'ai trouvé extraordinaire. Il est arrivé en

hurlant : « J'en ai eu deux à Saint-André-de-l'Eure ! » Il a jeté en l'air son bras de cuir et les autres ont joué à se le renvoyer comme un ballon.

— J'aurais dû vous avertir. C'est la coutume, quand Mac a remporté une victoire. Sa façon d'accuser son complexe d'infériorité !

Dehors, les avions décollaient. L'un après l'autre, le grondement des six moteurs s'enfla, passa, décrut.

Je me tournai vers Blick.

— Quel tuyaux ?

— Une vague de bombardiers est en route vers Leon-Solent. Altitude cinq mille. On ne sait rien d'autre. J'ai branché.

Le téléphoniste désignait le poste radio. Un grignotement courut dans le haut-parleur comme s'il eût emprisonné une souris. Le premier message vint aussitôt :

— Allô ! Manoir ! Ici, Pigeon bleu-1. M'entendez-vous ?

— Manoir écoute.

— Sections bleue et rouge décollées. Demande des ordres.

— Cap 280, deux, huit, zéro. Altitude cinq mille. Vous rappellerai. Terminé.

J'étais agacé.

— C'est assommant ! Depuis que cet appareil est arrivé, il n'existe plus de vrai repos !

On aurait pu tourner l'interrupteur. Mais comment se désintéresser des répliques brèves dont chacun connaissait les acteurs ?

Blackorn et Chiefy venaient d'entrer. Ils s'approchèrent du poste avec des précautions de spectateurs en retard, quand le rideau vient de se lever.

— Cela les intéresse bigrement, remarqua Robert.

— Oui, dans leur cas, c'est excellent.

Le haut-parleur grésilla :

— Bombardiers cap sur Sandy. Section bleue, prenez Porty et section rouge Exit. Bien compris ?

— O.K. fit un Rouge-1, laconique.

Murrey n'aimait pas les longs discours.

— Bien compris, dit à son tour Bleu-1, nuit très claire, sommes en section. Terminé.

Les auditeurs, autour du poste, restèrent silencieux. Dans leurs drames quotidiens, cette petite boîte d'ébène, nouvel acteur aux rôles divers, apportait la rumeur de leurs combats contre l'ombre ou contre l'ennemi. Car chacun de ces combats était le leur.

— Allô ! Bleu-1. Ici, Manoir. M'entendez-vous bien ? J'expliquai rapidement :

— Mac est resté en section. Très difficile de nuit. Mais ce sera excellent pour l'attaque.

— Je vous entends faiblement. Passez votre message, reprit le haut-parleur.

— Manoir vous parle. Jerries vont à Soundy. Allô ! Bleu-1. Vous restez à Exit pour les isolés.

Je poursuivis :

— Par pleine lune, vous pouvez voir les reflets du pare-brise ou l'attache luisante de l'aile.

— Mais quand la nuit est absolument noire ?

— Au-dessus du plafond, il y a toujours « cette pâle clarté qui tombe des étoiles ». Et, sous le couvert, on peut apercevoir les aigrettes mauves des échappements des moteurs et aussi...

— Allô ! Bleu-2, allô ! Bleu-3, température ?

Je continuai :

— Mac rappelle à ses coéquipiers de vérifier la température des canons. Vous savez que, froids, ils s'enrayent au premier coup.

Le haut-parleur reprenait :

— Allô ! section bleue. Indépendance de manœuvre. Fantômes droit devant. Attention !

— Fantômes : avions suspects. Ce sont les Junkers. Le combat approche.

Alors, Blick donna deux coups de klaxon, le signe conventionnel pour prévenir, au dehors, les rampants que nos pilotes étaient au contact de l'ennemi.

*
**

Ainsi nos nuits étaient-elles peuplées de cent péripéties. Le petit poste radio nous faisait prendre part à tous les engagements dans un rayon de cinquante milles, et notamment aux monologues passionnés des chasseurs, quand ils poursuivaient leur proie dans la lumière des incendies au-dessus de Londres. Parfois, quelques paroles brèves étaient tragiques.

L'autre soir, on avait entendu Percy, un jeune pilote sud-africain, au moment où il rattrapait un Junker 88 au-dessus de Hartings.

— Taïaut, taïaut ! Je l'ai !

Puis, brusquement :

— Aïe ! Je suis en feu. *Cheery Ho*. Adieu, les Pigeons !

Percy, trop bas pour se jeter en parachute, s'était enterré derrière son moteur sous trois mètres de vase, près de l'étang de Petersfield. Je n'avais jamais vu pleurer un Britannique, ce n'est pas *gentleman-like*. Mais cette fois des larmes coulaient, qu'il ne songeait pas à dissimuler, sur les joues de Murrey. Mac s'était juré qu'on ne brancherait plus le poste. Le lendemain, il l'avait oublié. Je déplorais cet oubli. Car si, dans le silence, les heures d'avant l'aube étaient lourdes de sommeil, par contre l'esprit restait en repos. C'était déjà bien assez quand l'un d'entre nous était en retard. On voyait poindre le jour. Mac appelait les aérodromes voisins au téléphone. Qui avait recueilli le retardataire ? Les réponses négatives, peu à peu, grignotaient notre espoir. Bientôt il ne restait plus que deux terrains, plus qu'un.

— Allô ! Manston ? *Nobody from here* ?

— Non, personne.

Déjà l'Intelligence Officer empaquetait les papiers d'identité du retardataire, car les pilotes devaient les lui remettre avant le décollage. Blick rayait d'un trait de craie le nom de notre camarade et le baptême de son appareil.

Je pensais :

« Un trait de craie si léger que le moindre souffle l'effacerait. L'image même d'un dernier espoir : l'atterrissage forcé dans un champ éloigné, sur une lande. Bientôt le téléphone retentirait, ramènerait la présence de l'absent. Cela arrivait. Mais, le plus souvent, les minutes passaient, formaient une heure, deux. Rien ne viendrait plus.

Alors, sur les pistes grises désertées comme un chantier après le travail de nuit, nous partions tous en groupe vers le mess. Et nous marchions silencieux dans la pauvre lumière de ces matins tristes d'Angleterre.

*
**

Le coup de klaxon avait rempli la baraque de visiteurs. Blick tournait le bouton de réglage avec l'importance soudaine d'un metteur en scène. Et quelle scène, grands dieux !

— Allô ! Manoir. Moteurs droit devant. Bleu-1 parle.

— Bien compris, répondit la station.

Le Central lui-même, au moment du combat, abrégait souvent les formules réglementaires.

— Taïaut ! Taïaut !

— Ils attaquent !

Nous nous penchâmes tous autour du poste.

— Combien de fantômes ? demanda la terre.

— Dizaine. Fichez-moi la paix.

La voix de Mac, tout le monde la reconnaissait, vibrante dans le haut-parleur. Si le contrôleur du Central était avide de savoir, « Bleu-1 » avait bien autre chose à faire !

Son débit se précipitait.

— Allô ! Bleu-2 ? Vu sur la droite ?

— Vu, taïaut !

— Un morceau de gâteau, dit une voix qui révélait le timbre grêle de Jones.

— Attention, mes Pigeons. Ils tirent. A nous. Taïaut !

Trois secondes passèrent, d'un silence si total que chacun crut à une avarie du poste. Mais le haut-parleur cria :

— J'en ai un. En flammes !

— Attention derrière, attention ! Bien joué, Jones, quelle torche !

— Et le black-out !

Le bavard, c'était toujours Jones. Il gardait sa gouaillerie dans les combats. Nous sourîmes. La joie de la victoire, chacun en avait ici sa part. Mais la part d'angoisse, tout de suite, nous submergea.

— Aïe ! Suis touché ! A moi !

— Blessé ?

— Blessé. Suis en feu.

— Allô ! Smith. Allô ! Smith, parachute, parachute.

Le ton de Mac allait crescendo.

— Ah ! mon Dieu, fit la victime.

Je me retournai. La main de Robert pesait sur mon épaule.

— Allô ! Smith, répondez. Sautez. Sautez.

Mac hurlait son ordre. A Smith blessé, peut-être déjà inconscient, il voulait imposer sa volonté. Souvent, un pilote, parce qu'il perdait le contrôle de ses actes pour quelques secondes, était voué à l'écrasement. Mac cherchait à galvaniser ce qui restait d'énergie dans l'esprit de Smith.

— Allô ! Smith ! Allô ! Smith ! Sautez.

Cinq secondes.

— Allô ! Smith. Allô ! Allô !

Des secondes passèrent. Le drame était joué. Smith ne répondrait pas. Un espoir restait, que sa radio, hors de service, l'ait empêché de parler. On ne saurait rien avant une heure, le temps pour les services de guet de repérer les restes de l'avion.

Mac reprit un ton neutre, officiel, pour rendre compte :

— Allô ! Manoir. Allô ! Manoir. Ici, Pigeon bleu-1. M'entendez-vous bien ?

— Oui, très bien. Parlez.

— Avez-vous tout compris ?

— Deux Junkers en flammes et aussi Pigeon bleu-2, qui, de plus, est blessé !

— Exact.

— S'est-il parachuté ?

— Sais pas. Répond plus. Sommes environ deux milles nord d'Exeter. Je vois trois incendies au sol.

— Bien, vous pouvez rentrer. Tous Pigeons bleus, atterrissez.

Un silence poignant régna que rompit le heurt d'un pion sur l'échiquier... Dans un angle de la pièce, le padre et l'Intelligence Officer semblaient absorbés dans leur partie. L'enseigne s'étonna :

— Ça n'a pas l'air de les émouvoir, le sort du pauvre Smith !

— Ne vous y trompez pas, leur flegme cache bien des passions. D'ailleurs, rien n'est perdu.

— Vous croyez que Smith s'est parachuté ?

— Possible. Ce qui m'inquiète, c'est qu'il a crié : « Blessé ! », c'est déjà bien difficile de sortir d'une carlingue en flammes. Si, en plus, Smith a quelque chose de cassé ! Faisons comme le padre.

Je continuai d'un ton amer :

— Peut-être Smith aura-t-il un bel enterrement, car c'est bien rare qu'on retrouve nos corps. D'ordinaire, nous tombons en France ou dans le Channel.

— A mourir, je préférerais que ce soit chez nous.

— Vous avez votre chance, dis-je à Robert, avec l'air de lui donner un numéro gagnant. Nos combats se déroulent le plus souvent au-dessus de la Normandie ou de la Bretagne.

Bien que j'en parlasse peu, je pensais souvent au moment où je tomberais en combat. Ma soixante-deuxième sortie au-dessus du territoire ennemi était un record. La chance m'avait bien préservé. En six mois, en effet, j'avais vu fondre ma première escadrille autour de moi.

Je m'étais créé une philosophie particulière de la peur. Car c'était bien la peur de mourir qui, parfois, me prenait au ventre. Avant chacune de nos missions, j'admettais que

ce serait l'ultime, et si d'autres dictent leurs dernières volontés, je prenais mentalement mes dispositions, avec le même soin que si j'étais sûr de ne pas retourner. Ce fatalisme pessimiste me réussissait, qui m'affranchissait du jeu décevant des pressentiments. L'idée de la mort m'était devenue si familière que j'étais arrivé à ne plus y penser. D'aucuns auraient appelé cela de la résignation. Mais, en fait, j'y gagnais une complète indépendance d'esprit, et comme mon corps, lui, ne se résignait pas à la destruction, jusqu'à maintenant j'étais sorti indemne de mes rencontres.

Mais, à périr, j'étais de l'avis de Robert : que ce soit contre la bonne terre de France, étendu bien à plat contre le sol cher à mon cœur d'exilé. Et si Dieu voulait, j'y trouverais des fleurs, d'humbles fleurs des champs de chez nous.

Le bruit d'un moteur grandit.

— Ce doit être Jones, dit quelqu'un.

Blick décrocha le téléphone qui sonnait.

— Allô ! ici la « une ». Vous dites ? Ah ! mais, c'est merveilleux ! Et Smith ? Parachuté ! Blessures légères... Oh ! splendide !

De joie, Blick faisait voler tout ce qui lui tombait sous la main. Je criai avec humeur :

— Alors, peut-on savoir ?

— M. Smith s'est parachuté. S'est vomi à Basingtoke. Légèrement blessé. Rien de grave.

Un fracas retentit dans le fond de la pièce. L'aumônier venait de renverser l'échiquier.

— Voyez nos flegmatiques insulaires, fis-je à Robert.

Mais l'Intelligence Officer se fâchait contre le padre.

— C'est malin ! Quelle tenue pour un ecclésiastique ! On voit bien que vous étiez mal engagé !

— Oh ! vous, la barbe ! *Amen !*

Dehors, le bruit de l'avion qui s'était rapproché de la baraque s'éteignit après une accélération.

La porte s'ouvrit. Mac rentrait. Je fus surpris de la fatigue qui creusait ses traits. Le « squadron-leader »

venait d'abattre trois avions dans la même nuit. Mais aucune joie n'éclairait son visage.

— Nouvelles ?

Je l'étourdis de quelques mots :

— Excellentes. La Home Guard a téléphoné. Smith parachuté ! Blessures très légères.

— Mon Dieu, merci.

La figure de notre chef s'illumina tandis qu'il commençait à dévisser son bras artificiel avec l'envie de jouer. Mais il était trop tard cette fois pour respecter la coutume.

**

Blick, lui, ne l'avait pas oubliée. Le téléphoniste venait d'ajouter quatre croix gammées au tableau, trois en face du nom de Mac, une pour Jones et, avec un évident souci de vérité, il transporta la fiche de l'avion de Smith dans la colonne « Hors de service ».

— A-t-on prévenu les « Rouges » ? demanda brusquement Mac.

— Non, sir. Manoir leur a donné l'ordre de se poser.

— Oui, mais ils ne savent pas que Smith est sauf. Sacré bon Dieu ! Téléphone !

Les « Rouges » avaient certainement entendu les répliques tragiques. Ils connaissaient la même peine que lui, Mac, ressentait quelques minutes plus tôt.

— Allô ! Manoir. Ici, Mac. Pouvez-vous avertir les « Rouges » que Smith est sauvé ! Serez gentils. Merci.

Un silence régna, en attendant le message de Manoir.

Nous regardions tous Mac avec affection. Lui seul avait de ces prévenances dans les plus infimes détails de ce qui touche le cœur des hommes.

Le message demandé par Mac passa enfin sur les ondes.

— Allô ! Pigeon rouge-1. Ici, Manoir. M'entendez-vous bien ?

— Allô ! Manoir. Ici, Rouge-1. Fort et clair. J'écoute.

— Allô, allô ! Pigeon bleu-2 est sauf. Terminé.

On entendit trois timbres de voix qui criaient, là-haut : « Ohé ! Ohé ! »

Puis Rouge-1 attaqua, suivant la formule :

— Allô ! Manoir. Ici, Pigeon rouge-1. M'entendez-vous bien ?

— Allô ! Pigeon rouge-1. Ici, Manoir. Fort et clair. J'écoute.

Alors, Rouge-1, rompant avec les règles, non sans malice :

— Ah ! vous m'entendez bien ! *Roll the Barrel...*

Murrey chantait, en signe de joie, la célèbre chanson anglaise. Dans le haut-parleur, les voix de ses deux sectionnaires en vol vinrent s'ajouter bientôt à la sienne.

— Bon Dieu, fit Mac qui jubilait, qu'est-ce que prend le règlement ! Manoir doit étouffer dans sa cave.

*
*

Vers deux heures, l'heure écœurante des noctambules, la baraque somnolait. Seuls, Mac et moi, parlions à mi-voix. La joie du *squadron-leader* aurait été complète s'il avait pu prouver sa double victoire à Saint-André-de-l'Eure. Deux quadrimoteurs abattus de nuit et en quatorze secondes de tir ! Une sorte de record. Mais comment trouver un témoin ? Je le consolais :

— Je vais demander à notre deuxième bureau. Peut-être que, des fermes voisines, les paysans ont vu les deux incendies sur l'aérodrome.

Ce ne serait pas la première fois que je recevrais des informations du service de renseignements de Londres. J'avais déjà raconté au *squadron-leader* l'histoire de la carte de l'Aberwrach dressée par un agent secret pour situer des postes de radio-location récemment installés près du port breton. Le dessinateur avait marqué de rouge les maisons habitées par les Allemands, de bleu celles, parfois mitoyennes, des autochtones. Et, avec une incroyable naïveté, l'auteur du croquis avait écrit en dessous : « Si vous venez bombarder, faites bien attention, ce sont les maisons rouges qu'il faut détruire. »

A l'extérieur, le ronronnement d'un avion qui roulait au sol se rapprocha de la baraque.

— Voici le lieutenant Kuttel, dit Blick.

Le Tchecoslovaque revenait d'une mission à Dinard et à Caen. D'ordinaire, avec une précision d'acrobate, il se posait tous gaz réduits dans l'obscurité. On devait prêter l'oreille pour l'entendre.

— Formidable ! annonça Kuttel en poussant la porte. Rien à Dinard, rien à Caen. J'allais voir Fanny, quand du haut de la falaise de Conges j'aperçois deux magnifiques incendies dans la plaine. Je pique. Deux zincs qui s'étaient écrasés sur le terrain. Probablement une collision.

Mac, ravi, sauta sur le pilote tchécoslovaque, le prit de son bras valide aux épaules, cria :

— Oui, une collision avec mes obus ! Vous êtes un type épatant ! Une sacrée idée d'aller voir cette bonne Fanny.

En un clin d'œil, tous les pilotes entourèrent Mac triomphant.

— Et moi qui ai canardé les pompiers ! conclut Kuttel. D'ailleurs, il y a encore du boulot. Entre Courseulles et Saint-Marcouf, je suis tombé sur une ribambelle de rafiots cap à l'ouest.

— Du travail pour vous, *old Ju*, fit Mac. A vous le soin !

Car tout ce qui était reconnaissance de navires me revenait tacitement, c'était mon métier de marin.

« A vous le soin ! »

Ce laconisme me ravissait. Au moins, ici, ma part d'initiative restait intacte. Chez les chasseurs de jour j'avais souffert des contraintes imposées par les états-majors. A peine laissait-on au chef d'escadrille le choix de sa tactique au moment du combat. Et que dire de nos horaires minutés quand nous accompagnions les bombardiers ! Bien sûr, je comprenais la nécessité de ces règles, bien que l'esprit d'entreprise, apanage des imaginatifs, soit d'une espèce si rare chez l'Anglo-Saxon, qu'il est inutile de freiner ses audaces.

Si quelques contrôleurs, en général d'anciens pilotes réformés, nous laissaient, en vol, une certaine indépendance, d'autres ne nous accordaient aucune liberté. En revanche, avec Mac, nous n'avions pas d'entraves.

« A vous le soin ! »

Je fis un rapide calcul. Un grand convoi, ça marchait dix nœuds à tout casser. Et si Kuttel les avait vus une demi-heure plus tôt dans le nord de Courseulles, les bâtiments arriveraient à Cherbourg l'aube faite, après avoir contourné Tatihou et Barfleur. L'horloge marquait deux heures moins quelques minutes. Il suffirait d'identifier les navires à hauteur de Saint-Marcouf ; je me préparai donc sans hâte. J'aurais toujours le temps de revenir pour lancer l'attaque au lever du jour.

*
**

Dehors, la lune déclinait. La terre serait bientôt noyée d'ombre jusqu'à l'aube. L'aérodrome semblait dormir. Seuls quelques indices trahissaient son activité : un clignotement discret, suspendu comme un signe divin au bord du ciel — la tour de contrôle qui parle morse, une brève clarté au bord de la forêt, porte d'une baraque vite refermée. Tout près, une petite lueur bleue familière m'attira, le reflet sur le plexiglas de la lampe de carlingue que mon mécano venait d'allumer. Debout sur l'aile, Blackburn astiquait le pare-brise avec soin. Je le constatai avec satisfaction. Car Blackburn, le matin même, avait appris la disparition de ses parents dans un bombardement de la veille sur Douvres.

— J'espère, sir, que vous en descendrez un.

— Je voudrais bien, mais ce n'est qu'une reconnaissance de navires.

Pour les « shipping recco », le renseignement primait tout. On ne devait accepter de combattre que forcé.

Mais le ton du mécano, pour la première fois, avait exprimé un désir de vengeance ; je rectifiai :

— Tout de même, vous savez, s'il passe un Dornier à portée !

*
**

Je m'élançais dans la nuit comme on va, par d'obscur sentiers de campagne, vers une fête. J'étais sûr qu'un feu d'artifice m'attendait. Des fleurs vénéneuses éclateraient au bout de la tige frêle des *tracers* et les pinces violettes des projecteurs joueraient à me pourchasser. Une vraie fête, mais qu'on devait gagner par des cheminement éprouvés. Car les repères, par nuit noire, se dérobaient et la téléphonie sans fil était interdite à l'« intrus » qui devait, pour tromper l'écoute ennemie, se glisser dans l'ombre avec des précautions de voleur.

L'observation du silence radio était un des éléments de mon plaisir. D'ordinaire en effet, dix postes, dix gonios amis, suivaient les pilotes, prêts à les secourir. A la chasse de jour, j'avais trouvé, dans cette sollicitude, une entrave. Au contraire, les « intrus » devaient se taire, surtout avant l'aurore, quand les avions étaient si rares que chacun devenait suspect.

Jadis, avant l'invention du télégraphe, les commandants de voiliers devaient éprouver un sentiment analogue d'indépendance quand, le rivage s'effaçant sous l'horizon, aucun signal ne pouvait plus les toucher pour des mois, parfois pour des années.

J'avais choisi une fois pour toutes de quitter la terre au cap Sainte-Catherine, à la pointe de l'île de Wight.

Je rentrais par le même chemin. Une navigation sage : aussi épaisse que fût l'obscurité, on reconnaissait toujours les dentelures de la côte avant Portsmouth, puis, plus pâle, l'embouchure de la Solent. Au retour, quand ma position était incertaine, je remontais la côte ouest pour reconnaître les Aiguilles, un trio de hauts rochers déchiquetés, aussi caractéristiques que nos Tas de Pois, près de la baie des Trépassés.

De Tangmere à Wight j'auscultais à ma façon le moteur. J'enlevais un gant, appliquais la paume de ma main sur la tôle pour sentir couler le frémissement de vie du métal. Puis je décollais mon casque de cuir, afin de

mieux entendre gronder les deux mille chevaux et, bien que je l'eusse déjà fait avant de quitter le sol, tâtais au fond de ma poche mes médailles fétiches. Ces gestes m'importunaient comme des faiblesses. Je me demandais parfois si mes compagnons avaient de telles superstitions, mais je ne pouvais pas me décider à abandonner des rites qui me tranquillisaient.

Cette nuit, le Sussex semblait dormir sous les ailes de l'avion. Les premières alertes étaient closes. Les postes de guet, avertis, se transmettaient : « Un Hurricane va sortir par Sainte-Catherine. » Les veilleurs écoutaient naître, puis passer et décroître vers la mer le son du moteur.

Dès Selsey-Bill, les falaises de l'île émergèrent des grisailles de la Solent. J'avais dix minutes encore avant de quitter la terre, le temps de divaguer. Un dicton local trotinait dans ma tête : « L'île de Wight n'a jamais produit un bon cheval, un homme sensé, ni une jolie femme. » Un de ces jours, j'irais voir !

Quelque part du côté d'Ibsley, un phare aérien lançait son message, la lettre V. Je perdis un moment à compter l'intervalle des éclipses. La deuxième fois que je penchai mon aile pour me repérer, je reconnus le cap. Alors, venant au sud, j'éteignis mes feux, en route une fois de plus vers l'aventure.

**

De Wight à Barfleur, il fallait vingt minutes de vol au Hurricane. Elles me servaient à me recueillir.

Six mois plus tôt, je parcourais ces mêmes lieux à toute heure du jour en Spitfire. Un sale métier que nos rentrées en groupe, ventres serrés, harcelés par les Messerschmidts. En fait, notre unité avait perdu tous ses pilotes d'origine en moins d'un an. Car, après avoir combattu l'ennemi au ciel de France, il y avait ce terrible retour avec juste ce qu'il fallait d'essence, avec le soleil dans le dos et, la plupart du temps, les canons vides de munitions. Alors les Boches s'en donnaient à cœur joie !

— *Don't straggle !* Ne traînez pas !

L'injonction familière résonnait encore à mes oreilles. Dans ces conditions désastreuses, en effet, ne restait qu'une faible parade : rester groupés. Et si la vitesse d'un avion touché en combat était réduite, on voyait l'escadrille entière l'entourer pour le protéger.

Je vérifiai l'altitude : trois cents mètres, éteignis le tableau de bord, fis glisser d'avant en arrière le dôme de plexiglass. La fraîcheur de l'air m'était préférable à la sensation d'être emprisonné. Puis je consultai ma montre, car si l'espace et l'eau restaient sans repère visible, mon chemin, divisé en minutes précises, se jalonnait de souvenirs. Ici, nous avions tourné avec Gleed autour du pilote dans son *dinghy* ; un peu plus loin, j'avais attaqué un Junker 88 ; la mi-parcours me rappelait le combat contre deux Messerschmidts, tandis que les abords du Cotentin évoquaient l'odyssée de Carver faisant voile, trois jours, pour rejoindre Portland.

**

Tout d'un coup, une nappe de clarté mauve submergea l'avion, fit luire, dans la carlingue, les vitres des cadrans et les boutons nickelés.

— Voici Barfleur !

La première fois, j'avais eu un choc. Le faisceau me mettait à nu, m'offrait en holocauste à la D.C.A. et aux chasseurs ennemis. Mais ce n'était qu'une impression. Bientôt, le projecteur oscillait, coupait de son épée de lumière de grandes tranches dans l'ombre. Les Allemands, qui démasquaient de trop loin, par repérage au son, ne voyaient pas l'avion. Aussi, loin de l'éviter, je cherchais maintenant ce repère : je me savais à six milles dans le nord de Barfleur. Cette nuit, j'infléchi ma route vers l'est, cinq minutes, puis revins au sud pour contourner Saint-Marcouf. En arrivant sur le convoi par l'arrière, j'avais une chance de passer pour un appareil allemand.

Le projecteur tituba dans l'ouest comme une quille

que la boule n'a pas pris de plein fouet, s'éteignit. Une colonne de feu vacilla un moment devant mes yeux, tourna au vert, puis ma vue se réaccoutuma à l'obscurité. Au zénith, les astres avaient disparu. La nuit était cotonneuse. Je ne savais de quoi elle était faite : mer d'huile ou brume légère ? Gris, gris-bleu, gris-perle, couleur de la robe de Peau-d'Ane.

Le grondement du moteur, assourdi par le casque, était si uni qu'il créait un nouveau silence. L'espace sans repère, le son égal et comme absent, appartenait à un monde irréel où l'usage des sens devenait sans valeur. Alors, de même que le dormeur éveillé en sursaut, angoissé, cherche à allumer sa lampe pour éprouver une sensation qui le tire du néant du sommeil, je dévissai le robinet d'oxygène. Le souffle frais alliacé qui emplit le masque me rassura.

D'ailleurs, une ombre naissait, longue sur l'eau : Saint-Marcouf. Amorçant un grand cercle pour contourner l'île par le sud, je mis au point mon plan de bataille. Si de jour toutes les facultés étaient captivées par la surveillance du ciel, d'où la menace pouvait jaillir en quelques secondes, l'ombre, en revanche, permettait de réfléchir. Je ne laissais rien au hasard. Nulle chose ne m'agaçait plus que les remarques stupides de ceux qui me disaient : « Ah ! vous êtes pilote de chasse, et de nuit ! Mon Dieu, quel imprudent, quel casse-cou vous devez faire ! » Imbéciles ! Quels prodiges de prudence, de raison, d'adresse calculée, ne fallait-il pas au contraire, pour dompter nos engins et subir chaque nuit l'épreuve de l'ombre et du feu !

J'évaluai mes chances. Ma mission : reconnaître les bâtiments, éviter de tirer, ramener le plus vite possible les renseignements attendus. Ensuite, nous reviendrions en force harceler le convoi. Si l'avion restait haut, au-dessus des ballons captifs que traînent les navires, je verrais mal. Plus bas, je courrais le risque d'accrocher un câble, je subirais un feu violent. Mais au ras de l'eau, entre deux colonnes de bateaux, les câbles seraient plus faciles à éviter et le tir des uns, menaçant les autres, res-

terait sporadique. Quant à la surface lisse de la mer, aux mirages mortels, on était sûr de la voir : dès l'alerte, « la nuit serait changée en jour », suivant l'expression pittoresque des « Instructions sur les convois ».

••

Je scrutais la nuit. Dans le gris-perle, le reflet joua sur l'eau calme d'une étoile basse sur l'horizon. Puis s'ouvrirent des éventails d'ombres légères, vagues de sillages. C'était l'annonce du convoi. Une chance ! Je volais plein dessus. Presque aussitôt, le premier *tracer* monta au ciel. Le Hurricane était démasqué. Je me répétais :

« Au ras de l'eau, au ras de l'eau, sans ça je suis foutu ! »

Mais la surface de la mer était encore invisible. En une seconde, l'avion trop haut fut au centre d'un bouquet d'artifice. Le risque d'être atteint dépassait celui de percuter l'eau. Je rendis le manche avec la sensation écœurante de frôler un péril sûr pour ne fuir que la possibilité d'un risque. Je comptai :

« Quatre cargos de chaque bord, trois patrouilleurs. Zut ! »

Une autre épreuve s'annonçait : deux pinceaux violets, mal pointés, venaient de révéler sur l'avant la présence de navires de guerre. Je pouvais enfin discerner les crêtes des sillages, j'étais au ras de l'eau. Le tir cessa. Pour quelques secondes, ma tactique réussissait. Mais la trop vive clarté d'un nouveau projecteur, droit devant, tomba sur mes épaules avec le poids d'écume d'une chute d'eau. Vingt canons devaient me suivre qui m'asséneraient par derrière le coup de grâce dès que leur champ de tir serait dégagé.

J'eus l'impression d'être saisi à la nuque. Alors, avec une sorte de rage froide et déraisonnée, je donnai droit sur le grand projecteur. Il me fallut un moment pour m'apercevoir que j'en étais encore assez loin. La colère

me poussait vers ce flot qui blessait mes yeux. J'avais oublié le convoi.

La lampe se dessina, nette, au centre du miroir. Je me rapprochais. La trépidation de mes propres canons m'apprit que j'avais ouvert le feu. Tout s'éteignit. J'avais gagné. Mais un choc m'indiqua aussi que j'étais touché.

Nous volions, le Hurricane et moi. Pourtant l'appareil tremblait et j'avais un goût fade aux lèvres. Je fis une ineptie : j'appuyai sur le bouton de plastron, lançai un appel dérisoire.

— Allô, Manoir ! Allô, Manoir ! Ici Pigeon !

Rien ne pouvait me répondre, pourtant le son de ma propre voix me donna confiance. J'eus alors un geste raisonnable, je modifiai le réglage de l'hélice que j'avais mise sur petit pas avant l'attaque. La vibration changea de rythme, l'avion était moins secoué.

Ayant sacrifié à ces réflexes, je commençai à réfléchir. Le convoi était près de la côte. Ce grand projecteur que je venais d'éteindre ne pouvait être que celui de Barfleür.

Les étoiles, tantôt voilées, brillaient dans un ciel pur. Au centre du monde extérieur, immuable, l'appareil frémissait. Mais, diagnostic consolant, les aiguilles du tableau de bord étaient à leur poste. Rien n'avait claqué au cœur du Hurricane, la cellule seule souffrait. Et un liquide chaud remplissait la mentonnière de mon masque. Mes lèvres tremblaient. J'étais blessé au visage.

Je ne savais plus très bien qui commandait, de moi ou de mon appareil. Atteints chacun dans notre chair, une même fin nous guettait.

Certes, il y aurait eu d'autres gestes à faire : réduire les gaz, larguer les réservoirs supplémentaires presque vides. Je ne fis que scruter la nuit pour trouver le meilleur endroit pour mourir. La bête blessée doit chercher ainsi, sous bois, son dernier gîte. Car avec les longs frémissements qui faisaient danser le manche, je n'espérais pas que le Hurricane pourrait rallier dans notre petit coin du Sussex, le talus d'herbe camouflé de filets au bord du bois. Oui, nous allions mourir. Mais j'aurais aimé garder

assez de force après l'écrasement pour me glisser de la carlingue et m'étendre, de tout mon long, sur le sol sacré et achever là mon effort, content, la bouche et les ongles pleins de la terre de chez nous.

L'avion volait très bas près du rivage dont je connaissais les traits familiers. Les murailles du fort Lévy se détachèrent sur la mer. Cap au sud, puis à l'est. De Saint-Vaast, quelques rafales montèrent en fusées hostiles. Je tournais sans autre raison que de garder la terre sous mes ailes. Dans les virages, un tremblement secouait l'appareil, mon cœur défaillait ! Et soudain, sans savoir pourquoi je l'avais oublié jusque-là, je pensai au secours du parachute.

Mais au lieu, geste instinctif, d'en vérifier la boucle à ma ceinture, je commençai d'envisager le retour. Je reconnaissais à mon appareil non seulement une âme, mais une chair blessée. Jusqu'à présent nous avions été à égalité dans le danger. Maintenant, assuré d'un secours, je me devais à mon destrier. Car, bien que parcouru de longs frissons, il volait tout de même.

Une lueur faucha l'ombre, se fixa, celle d'un projecteur de piste. Des chasseurs décollaient de Maupertuis. Dans mon débat intérieur, je n'avais pas fait la part des hommes. Ils arrivaient pour m'achever. Alors je laissai monter l'appareil cap au nord au sein de la nuit laiteuse. Très vite les contours du Cotentin s'estompèrent dans la grisaille derrière moi. Et le souvenir de l'odyssée de Carver, sur ce même parcours qu'il avait fait dans son *din-ghy*, me hanta tout le temps de la traversée.

••

Je m'étais si bien habitué à la vibration anormale mais régulière de mon appareil, que la masse noire de l'île de Wight me surprit. Jusque-là j'avais évité de penser au moment où je reverrais le rivage, de crainte d'éveiller l'attention des génies malfaisants. Et la terre était là. Du coup, mes désirs refoulés s'affirmèrent et aussi mes

maux. J'allais retrouver mon aérodrome, mon mess, mon lit. Les gencives me faisaient mal, un grelot cognait dans mon front, et il me prenait une envie déraisonnable de m'étendre. Brusquement, la peur de m'évanouir me fit souhaiter le contact des hommes. J'appuyai sur le bouton de plastron.

— Allô ! Manoir ! Ici Pigeon noir-1. M'entendez-vous ?

Les écouteurs restituèrent ma voix dans un gargouillis. Je soulevai mon masque, laissai couler dans mon cou le sang tiède qui emplissait la mentonnière. Avaient-ils entendu mes paroles peu distinctes ?

Mais l'avion était haut, il faisait beau temps. Mon message était passé.

— Allô ! Pigeon noir-1. Ici Manoir ! Je vous entends mal.

— Je passe square Corner. Terminé.

— Bien compris que vous passez square Corner. Terminé !

Mon intention avait été d'annoncer ma blessure. Mais les mots n'étaient pas venus. Il me suffisait de savoir que je n'étais plus seul, de sentir tous les fils invisibles qui venaient de m'attacher au rivage. De « Manoir » le message s'irradiait : « Un Hurricane passe square Corner pour Tangmere ». L'attention machinale des veilleurs désormais suivrait mon avion. Et aux postes de détection les lignes phosphorescentes des radars venaient de faire un crochet au moment où je mettais en fonction le poste émetteur de reconnaissance.

Partout, j'étais annoncé. Mais je pensai, car ma bouche me faisait mal :

« Le docteur sera long à trouver à cette heure. J'aurais dû les prévenir. »

Si je ne l'avais pas fait, c'est que je redoutais d'avoir à m'expliquer avec mes lèvres douloureuses. Le sang qui avait dégouliné dans mon cou me collait la poitrine.

De très loin la tour de contrôle me donna d'un éclat vert, sans que je l'eusse demandée, la permission d'atterrir. Chacun avait hâte de voir nos retours d' « intrus »

pour s'abandonner à la fatigue avant l'aube. L'aile penchée révéla Thorney Island qui accrochait son trapèze de terre sous le continent obscur. Nous arrivions.

Je me répétais mon expression mnémotechnique :

« Route achevée, route achevée ». « Roue » pour roues basses, « te » pour les *flatteners* : le nez en l'air, « ache » pour hélice sur petit pas, et « vée » pour volets. Depuis longtemps, je n'avais plus utilisé ce procédé d'école. Mais cette nuit j'avais peur d'oublier.

Quand l'avion passa au-dessus de la baraque, la fumée blanche qui montait droit m'apporta la promesse de ce qu'était le calme chez nous. On devait savoir grâce au radar, que le ciel dans notre voisinage était vide d'autres avions que le mien car la tour de contrôle alluma les rampes discrètes d'atterrissage.

J'achevai le tour du terrain, réduisis le moteur. La piste, devant moi, alignait comme une rue de village ses faibles lampes régulièrement espacées.

— Allô ! Manoir, ici Pigeon noir-1. Je vais me poser.

— O.K.

Au tableau de bord une lampe verte s'alluma, témoignait que la roue gauche était à poste, bloquée à sa position basse. L'avion allait toucher le sol.

Mais la deuxième lampe verte ne s'était pas allumée. Le Hurricane n'avait qu'une roue sortie.

Je remis les gaz et j'attaquai :

— Allô ! Manoir. Ici, Pigeon noir-1. Ma roue tribord n'est pas venue à poste. Je recommence.

— Allô ! Noir-1. Je comprends que votre roue tribord ne va pas à poste. Est-ce exact ?

— Allô ! Manoir ! *That is correct.*

Dès que j'eus repris cinq cents pieds d'altitude, je recommençai ma ronde autour du terrain. Levier sur « roues hautes », la lampe verte bâbord s'éteignit, la roue s'encastra dans l'aile avec un choc caractéristique, le témoin rouge s'alluma. Mais à tribord les signes restaient obscurs.

Restait la pompe de secours. Je pompai. En vain. La radio m'attaquait derechef :

— Allô ! Noir-I. Ici « Chalet » ! M'entendez-vous bien ?

Une joie soudaine me gonfla. « Chalet », c'était mon terrain. Mac venait à mon aide.

— Fort et clair.

— Avez-vous utilisé le largage mécanique ?

— Pas encore. Je vais le faire.

L'ultime ressource ! J'écrasai du talon la pédale de secours. Un choc, la lampe verte s'alluma à bâbord ; la roue gauche était à poste. A droite, toujours rien. Je rendis compte :

— Allô ! Chalet. Tribord cassé. Rien à faire.

— *Well !* Montez et faites un tonneau. *Don't worry Old Ju !*

Le bon conseil ne pouvait venir que de Mac.

Le Hurricane s'éleva dans la nuit, toujours frémissant dans son aile blessée. Le clocher de Chichester, tantôt visible, se confondit de nouveau avec le chaos, les découpures de Thorny Island ébréchèrent l'horizon, la mer blême entoura le rivage, s'étendit.

Mille mètres. Douze cents, le lait de la nuit se glissait entre la terre et l'avion. Du côté de Lee-on-Solent, un incendie faisait rage. Je cherchai un repère. Altaïr, à trente degrés, était à bonne hauteur. Je piquai pour prendre de la vitesse, puis, tirant le manche, le nez sur l'astre, fis basculer l'appareil une, deux, trois fois. Quand il passait sur le dos, l'avion avait un tremblement plus fort, comme une poussée de fièvre. Mais la lampe témoin resta éteinte.

— Allô ! Chalet. Trois tonneaux. Sans résultat.

J'eus pour moi-même un geste las, je grelottais.

Mais la voix calme de Mac me revigora :

— Bien, remontez la roue bâbord.

Levier sur « haut », rien ne se produisit. Désormais le Hurricane volait avec une roue bloquée basse, sans remède, et l'autre roue cassée.

Je penchai l'aile au-dessus du terrain. Sans souci du black-out, les secours s'organisaient et les phares des autos, qui balayaient l'herbe aux virages, témoignaient

du sauvetage qu'on me préparait. Je connaissais le scénario. Une image récente m'apporta une espèce de dégoût. Quelques jours plus tôt, Perry, un bon moniteur, s'était posé sur le ventre. Son Spitfire avait pris feu ; le foyer était si vif que le duralumin des ailes coulait en filets argentés. Les pompiers n'avaient pu qu'accrocher de loin, avec une gaffe, le corps ratatiné du pilote, amas de chair calcinée et de sang. Deux hommes accourus vomissaient.

— Allô ! Noir-I. Quoi de nouveau ?

Je m'aperçus seulement que j'avais oublié de rendre compte.

— Allô ! Chalet. Roue bâbord bloquée basse. Roue tribord cassée.

— Paré à sauter, répliqua la voix de Mac, grave.

*
**

La scène suivante, je l'ai reconstituée plus tard, à travers les récits de mes compagnons.

Je n'avais pas encore donné signe de vie. La baraque somnolait. Depuis un moment, Mac montrait des signes d'impatience. L'horloge marquait cinq heures. Nemours et moi n'étions pas encore rentrés. Passe encore pour Nemours. Ce n'était pas la première fois qu'il se mettrait en retard pour admirer le lever du soleil sur l'embouchure de la Tamise. Mais je n'avais pas de ces fantaisies quand je savais l'importance des renseignements qu'on attendait de moi.

Blick tisonnait le poêle pour préparer le thé. Une odeur de fumée froide et de cendres flottait. Quelques pilotes grognèrent, que le bruit du ringard contre la fonte avait tiré de leur somnolence. Seul, Bennett, très alerte, était prêt pour toute mission. Il s'était spécialisé dans les sorties de l'aurore qui permettent de surprendre les avions attardés.

Le téléphone retentit :

— Pigeon noir-I arrive !

Enfin « Old Ju » ! J'étais là. L'équipe était presque

au complet. Mac parcourut du regard les visages des dormeurs qu'il aimait tous, d'une affection grave.

— Toujours rien de Nemours ?

— Non. Toujours rien.

— Bien. Branchez la radio. Cela secouera tout le monde. Il va être temps d'aller se coucher.

Dehors, naquit le bruit de mon Hurrricane. Le poste, réchauffé, grésilla.

— Allô ! Manoir. Ici Pigeon noir-1. Je vais me poser.

— O.K.

Le contrôleur était laconique, lui aussi devait somnoler.

Mac s'approcha de « l'Intelligence Officer », le secoua.

— Hello ! Debout. Noir-1 arrive. Du boulot pour vous, le rapport sur le convoi.

Le bruit du Hurrricane passa à toucher le toit. Plus qu'un demi-tour et l'avion atterrirait. Soudain le poste radio attaqua :

— Allô ! Manoir. Ici Pigeon noir-1. Ma roue tribord n'est pas venue à poste. Je recommence.

— Allô ! noir-1. Je comprends que votre roue tribord ne va pas à poste. Est-ce exact ?

— Allô ! Manoir. *That is correct.*

Alors Mac hurla :

— Sacrée saloperie ! Allons ! Tous debout. *Hello boys !* Vous, Bennett, portez la radio sur la piste. Et toi, Blick, dis à Manoir que je fais l'atterrissage.

Mac ramassa sur la table son bras de cuir, le raccrocha à son épaule. Puis, à la place du crochet qui lui servait en l'air à tenir la manette des gaz, il vissa une sorte de grappin à quatre crocs.

Au moment de sortir, il se retourna, eut un bref sourire de contentement. Tous ses pilotes le suivaient.

— Eh ! Blick ! N'oublie pas les pompiers et l'ambulance.

**

Tous les pilotes étaient à l'entrée de la piste. Bennett avait posé le poste radio sur le chariot du projecteur

encore masqué dont on entendait fuser les charbons.

A trente pas dans l'herbe, l'ambulance s'arrêta en grinçant à hauteur du camion des extincteurs. Les pompiers vêtus d'amiante avaient l'air de fantômes égarés.

— Sa roue bâbord ne remonte plus, répéta Mac à Murrey qui arrivait.

— Une roue bloquée basse, l'autre cassée. Sale histoire ! Il n'a plus qu'à se parachuter.

— Je viens de l'avertir.

Mac rapprocha le microphone de sa bouche :

— Allô ! noir-1 ! Etes-vous prêt ?

— Je préfère essayer de me poser.

— *Hello ! Old Ju !* C'est impossible. Parachutez-vous !

Le ton n'avait qu'une nuance de commandement.

— Je ne sauterai pas. Je vais me poser.

— Ne faites pas un fou de vous-même, fit Mac, suivant l'expression anglaise.

Le *squadron-leader* exigeait qu'on lui obéît. Mais ce soir le drame dépassait une question d'autorité. Tous les pilotes, attentifs, le comprenaient bien.

— *Hello !* Mac, je vais essayer de casser la deuxième roue. Après j'atterrirai sur le ventre.

Mac claqua des doigts, fit deux pas pour s'éloigner. Un élan le reporta au milieu des visages anxieux. Tous savaient que j'avais déjà sauté en parachute. Ce qui me guidait cette nuit, mes camarades le sentaient bien, c'était le désir de sauver mon appareil. Mais ils ignoraient encore qu'il s'y ajoutait, pour moi, le sentiment de ramener un blessé.

— Piste ? demanda le haut-parleur.

— Démasquez !

Le pinceau se posa sur l'asphalte entre les feux de balisage qui pâlirent.

Quand le Hurrricane passa à leur hauteur, les pilotes purent voir la roue tribord, oblique, repliée sous l'aile comme un membre blessé.

— Il va se tuer, dit quelqu'un.

On n'entendit pas le choc que couvrait le bruit des

explosions, mais l'avion rebondit, se perdit au-dessus du cône de lumière, tandis que son grondement s'enflait.

— Je crois que c'est *all right*. Maintenant je viens pour de bon.

— Nous attendons, *Old Ju*, me dit Mac, avec une note affectueuse dans la voix.

Et, se retournant :

— Attention, ambulance et pompiers parés !

Les deux moteurs démarrèrent. Dans la scène qui allait se jouer, la mort du pilote ne tenait parfois qu'à un retard infime. Mac s'assit au volant de son auto personnelle. L'avion s'approchait. Ils allaient tous s'élancer à ma poursuite quand j'eus envie de les rassurer :

— *Hello ! boys*. J'arrive. *Good Luck !*

Mac remarqua dans la clarté marginale du projecteur, la deuxième roue cassée. Au premier contact, les réservoirs supplémentaires, sous les ailes, laissèrent une traînée d'étincelles, comme des outils aiguisés sur la meule. Le lourd Hurricane ne rebondit pas, continua de labourer le goudron de son train à moitié écrasé, tourna sur la droite, sauta dans l'herbe, s'arrêta.

Tous virent, et leur cœur chavirait, les flammèches légères qui fusaient, s'éteignaient, feux follets courant le long des ailes, et d'où jaillit maintes fois l'énorme embrasement. Le projecteur glissa dans la prairie, s'arrêta sur le Hurricane qui de loin paraissait intact, dévoila le reste du groupe d'hommes précédés de leurs ombres gigantesques.

..

Le harnais avait tenu. J'étais sauf.

Mac, le premier, sauta sur l'aile, entouré des flammes qui léchaient le duralumin. Son bras de cuir plongea dans la carlingue avec son dur crochet pour m'agripper. Murrey, qui le suivait de près, cria :

— Doucement ! Laissez-lui défaire ses courroies !

Je sautai avec Mac dans l'herbe. Nous nous éloignâmes de quelques pas. Les pompiers déroulaient les serpents de

caoutchouc des extincteurs, épiaient les menaces éparses. Une dernière langue de feu courut sous l'empennage, rampa sur le sol, s'éteignit. Le chef d'escadrille me tapa dans le dos :

— Sacrée jolie exhibition, vieux copain !

Mais je ne répondis pas. Je n'avais pas encore retiré mon masque gluant. Mac ne savait pas que j'étais blessé.

Si le sang coagulé me faisait une vilaine blessure, elle se révéla bénigne quand le toubib m'eut lavé le visage. Il resserra de trois points de suture ma lèvre supérieure fendue.

Tandis qu'il préparait ses instruments, je pensais à l'étrangeté du destin :

J'étais, en 1938, directeur de tir des batteries de Montebourg, près de Coutances. Les prémobilisations tenaient le monde en suspens. Un jour je reçus l'ordre d'établir une batterie D.C.A. avec grand projecteur à la pointe nord-est du Cotentin, ce même projecteur sans doute que je venais de détruire, la même batterie qui m'avait atteint !

Tremblant de fatigue, je restais jusqu'au départ de l'attaque du convoi. Il est d'usage qu'elle soit conduite par celui qui a reconnu les navires. Ce matin, Mac me remplaça.

L'aube verte pointait dans un ciel sans nuage, au-dessus du terrain de Tangmere. Huit Hurricanes étaient sur la ligne de départ.

Mac tendit le poing au-dessus de sa tête. Dans la clarté naissante il pouvait distinguer les taches blêmes des visages de ses pilotes attentifs, tournés vers lui. Alors il baissa le bras.

Le susurrement des démarreurs grignota une seconde le silence, puis, avec d'énormes hoquets, le bruit de raz de marée des neuf mille chevaux emplit l'immense champ, déborda vers les villages encore endormis. Les flammes

des échappements tournaient au rouge sombre dans les premières lueurs du jour.

Un à un, les avions s'ébranlèrent, coururent en se dandinant aux ressauts vers l'entrée de la piste. Puis, s'ébranlant par paires, dans un renflement du bruit des moteurs, ils semblèrent glisser dans l'herbe et, très vite, sautèrent le rideau des peupliers de la route de Chicester, se perdirent dans les vapeurs du matin.

L'escadrille des « intrus » partait à l'attaque du convoi. Ils avaient rendez-vous, au-dessus de Freshwater, avec douze Hurricanes bombardiers de Manston et vingt-quatre Spitfires d'Ibsley.

**

Blick ouvrit grande la première fenêtre. L'air frais déroula les volutes de fumée. Le sergent s'approcha du tableau noir, prit les étiquettes des huit avions qui venaient de décoller, les accrocha dans la colonne « en vol ».

La dernière ligne portait :

« Commandant Jubelin, reconnaissance de navires » et, en face, dans la colonne des observations : « Pilote blessé, avion hors de service ».

Blick revint vers la table, tira de dessous deux vases d'hortensias blancs qu'il porta avec des précautions d'amoureux sur le rebord de la fenêtre, dans les premiers rayons du soleil levant. La lumière naissante avait la couleur jaune paille qui annonce les belles journées d'été. Les roues d'une charrette qui écrasait le sol dans le petit chemin, derrière la haie de groseilliers, firent vibrer un instant les vitres. Le bruit décrut, laissa venir le chant des coqs qui se répondaient des fermes voisines.

Le sergent s'accouda à la fenêtre. La fatigue accusait les plis de son visage après cette nuit chargée. Dehors, des risées couraient dans l'herbe de l'immense terrain. Alors, Blick, avec l'air du paysan qui contemple son champ, regarda le jour se lever.

**

Vers une heure du matin, on entendit la grosse voix des canons de marine du côté de Douvres.

— L'alerte ne tardera pas, grommela Blick. Quelle barbe, la troisième de la soirée !

Car le son prolongé des sirènes venait juste de suspendre la menace que déjà s'annonçait le retour des avions ennemis.

— Bon Dieu ! Quand est-ce que ça finira ?

Personne ne répondit. Blessé le matin même j'avais essayé en vain de m'endormir au mess. La nuit était claire et depuis la fin du jour les alertes s'étaient succédé. Un peu de fièvre, peut-être, m'avait fait redouter la solitude de ma chambre. J'avais repris le chemin coutumier un peu après minuit. Si je ne pouvais pas voler, au moins préférerais-je vivre cette nuit à côté de ceux de mon escadrille, arrimeurs et mécaniciens, qui demeurent au sol.

Ce soir, Kacik et moi, étions les seuls pilotes restés dans la baraque.

Aucun des autres, décollés pour intercepter un raid de Junkers sur Liverpool, n'était de retour. Car depuis six mois que les Boches avaient renoncé aux attaques de jour trop coûteuses, souvent les chasseurs de nuit montaient, entre deux ravitaillements, prendre la garde au ciel d'Angleterre. Et leurs terrains vides, en première ligne, sur les côtes du Sussex, étaient survolés du crépuscule jusqu'à l'aurore par les bombardiers allemands.

La sonnerie appelait. Blick décrocha. Le « Central Opérations » réclamait des missions urgentes.

— Navré, tout le monde dehors... Pas encore revenus... Non, trois sections seulement... Le commandant Jubelin a été blessé hier... Et le lieutenant Kacik est en perne, ou c'est tout comme.

Oui, c'était tout comme. Kacik, après trois jours de détente, était rentré le soir même de Portsmouth.

« Il a sa gueule des mauvais jours », avais-je pensé.

De fait, il s'était allongé sur le divan avachi de la baraque et, le nez contre la cloison, n'avait plus donné signe de vie. La coutume voulait qu'on laissât aux pilotes, à leur retour de permission, un jour de vrai repos. Ce n'était pas de trop après les saouleries des nuits précédentes. Pour Kacik il s'agissait d'ailleurs de bien d'autres débauches dont j'étais d'ordinaire le confident.

Le lieutenant, ce soir, cuvait d'abord sa fatigue. Il aurait pu comme moi rester au mess, mais aucun pilote à l'escadrille n'eût envisagé de passer la nuit ailleurs qu'à l'endroit d'où partaient ses compagnons d'armes, ce coin chaud où ils revenaient plus riches souvent de prouesses nouvelles, ou parfois ne revenaient jamais.

La baraque avait l'aspect de toutes celles qu'on pouvait rencontrer sur les aérodromes de la Royal Air Force, avec ses fauteuils disparates en rond autour du poêle, et la table bancale où s'étale encore un jeu de cartes abandonné à l'alerte, avec ses casiers en bois blanc pour les ceintures de sauvetage et les parachutes et les cartes murales rayées d'itinéraires, les maquettes d'avions pendues aux poutres afin que chacun se familiarise avec leurs silhouettes, et aussi l'amas hétéroclite qui décèle les goûts de chacun : foulards, fétiches, objets de cotillon ramenés d'une ribote au *pub*, gravures collées au mur et, par-dessus tout, cette atmosphère poussiéreuse où la fumée de tabac s'accumule jusqu'à l'aube pendant que la bouilloire en cuivre crachote, toujours prête pour le thé.

— L'alerte, annonça Blick, qui avait l'oreille fine.

Je me levai, me dirigeai vers la porte que j'ouvris sans précaution. Un rectangle de clarté glissa sur le sol extérieur, tandis que l'air frais de la nuit creusait un trou dans la fumée des cigarettes.

— Le commandant de la base va encore me passer un de ces poils ! protesta le téléphoniste à qui incombait le soin d'assurer le black-out.

— Oui, ça va !

Je tirai du dehors la porte derrière moi.

La lune était pleine. A peine levée sur les derniers

mamelons des Downs, elle projetait une ombre immense de chaque relief. Le vent d'est très frais poussait vers l'Atlantique de gros nimbus noirs bordés d'argent.

— Une vraie lune de blitz.

« J'aurais dit, avant guerre, une lune de carte postale », pensai-je.

Alors j'entendis l'alerte. Cela naissait très loin, du côté de Brighton, entre deux salves des grosses pièces, puis de clocher en clocher, d'usine en usine, la plainte chromatique, lugubre, se rapprochait. Sur la terre inquiète les villages se criaient leur angoisse. Au tambour des lourds canons succédaient les rafales sèches, plus rares, des armes légères et bientôt les longues tiges violettes des projecteurs jaillissaient, oscillaient sur leur base. Enfin, naissait la grande malédiction, la chanson soutenue, aux interférences caractéristiques, des appareils allemands.

Lewes, Chichester, Hampnett, venaient de se répondre et bientôt, derrière les dunes calcaires de Hartings suspendues dans la nuit comme des tentures blêmes, le clocher de Petersfield gémit à son tour.

Les bombardiers venaient droit sur nous. D'habitude le cri des sirènes était pour moi le début d'une féerie dangereuse mais captivante, la montée en flèche vers l'aventure, le glissement aux flancs des nuages, la recherche parmi les draperies serrées des grains par mauvais temps.

Mais ce soir, pour la première fois depuis que j'avais été affecté à l'escadrille, je me sentais désarmé,

Brusquement ma lèvre coupée me fit mal. Après ma chair, mon esprit se laissait atteindre. Des souvenirs surgissaient que je croyais effacés, visions de nuits de blitz à Londres, bras qui s'agite encore quelques secondes, avec le geste d'un naufragé, au-dessus du chaos qui broie le corps ; plaintes des rescapés qui s'arrachent les ongles aux pierres éboulées pour rechercher ceux qu'ils aiment, bouillie des chairs tendres d'enfants que ravissent des mères folles, et sifflements des flammes, clameurs des grands murs disloqués dont les pierres déferlent dans les

rues désertes tandis que la terre condamnée s'agite de soubresauts.

J'eus peur. Tout mon être se refusait d'être promis à l'écrasement. Je comprenais mieux les hurlements des sirènes, plaintes qui fuyaient depuis la mer jusqu'au cœur des comtés, plaintes qui ressemblaient à des cris d'animaux de l'Apocalypse que la menace pourchasserait.

Je gravis le sentier qui, derrière la hutte, conduisait à mon avion. Un talus circulaire à l'orée des bois protégeait le Hurricane des coups indirects.

— Volez pas, ce soir ?

Morner, l'armurier de l'escadrille, vérifiait les bandes des mitrailleuses dans l'ombre de l'alvéole. Il avait une voix éraillée que je reconnus.

— Non, blessé la nuit dernière, à la lèvre. Ce n'est rien.

— Pardon, sir, c'est vrai, je n'y pensais plus. Votre première blessure depuis que vous êtes ici !

Je sautai dans le trou. Le capot du Hurricane me dominait. Je le tâtai de la main. La tôle, sous la rampe des échappements avait gardé un peu de la chaleur des essais du moteur qu'on faisait avant la nuit, et elle laissait sous la paume comme une tiédeur animale. Morner me regardait. Alors je retirai ma main, avec une sorte de pudeur que je m'expliquais mal.

— Sont encore là ce soir, dit Morner.

Le grondement des bombardiers finissait d'emplir le large pli du sol où s'étendait notre terrain. Le sifflement des bombes allait-il filer dans la trame serrée des explosions des moteurs ?

Les avions passaient à notre verticale. Le bruit dense bientôt déborda les crêtes et se déversa sur la plaine d'Hartings.

— Pas pour nous cette nuit, Morner.

— Non, sir.

— Mais pourquoi ne vous mettez-vous pas à l'abri ?

— Rien de mieux que les alvéoles pour ça.

Et vraiment d'abris véritables il n'y en avait pas, seulement des tranchées d'un mètre où les « rampants »

devaient s'allonger en cas d'alerte. En dépit des consignes, les hommes n'aimaient pas ces boyaux à ciel ouvert où leurs corps s'engourdisaient et où le verglas, en hiver, craquelait sous leurs pieds. La plupart préféraient, d'instinct, se grouper dans la baraque où la chaleur du poêle et la présence de leurs camarades raffermis- saient leur courage.

Le bruit des moteurs s'était éteint vers le nord. Seul le frémissent des arbres tissait le silence avec, de temps à autre, un cri d'oiseau apeuré. L'immense champ bleuté s'étendait jusqu'à l'allée de peupliers qui borde la route.

Je remontai sur le talus. Mais avant de reprendre le sentier à travers les taillis, j'eus un dernier regard pour mon avion. La lune mettait des touches claires sur le noir velouté des ailes et les lignes d'ombre soulignaient les quatre canons. De l'autre côté, la baraque tapie dans l'angle du bois fumait paisiblement. J'avais sous les yeux les éléments d'un bonheur simple. Cette réflexion facile ne me contenta que le temps d'y penser. N'était-ce pas un autre bonheur que l'assaut du ciel entre les deux tor- sades de flammes des échappements et cet instant mer- veilleux, quand je voyais s'étirer vers l'ennemi les tiges des *tracers*.

— Bonsoir, sir.

Ils étaient trois de plus, arrivés pendant mon absence, qui se levèrent quand j'entrai. Il y avait dans leur salut à la fois de la familiarité et de la déférence.

Pour moi, officier français, je trouvais dans la R.A.F. une forme nouvelle de la discipline. Dure à ceux qui négligeaient l'entretien du matériel, elle restait assez imprécise, hors du service, dans les rapports humains et il était admis la nuit, quand la baraque se vidait presque de son équipage de pilotes aux quatre coins du ciel envolés, de laisser venir mécaniciens et arrimeurs se réchauf- fer autour du poêle. Je les priai de se rasseoir.

N'étais-je pas, cette nuit, seul ? Avec Kacik il est vrai, mais il dormait dans son coin, sur le divan qui laissait sortir par-dessous ses entrailles de ressorts et de crin.

Je m'en approchai. Je ne voyais du visage tourné vers la cloison qu'un profil perdu, assez pour discerner sur les traits une souffrance qui les marquait même dans le sommeil.

— Qu'en pensez-vous, sir ?

Je sursautai.

— De quoi, je n'ai pas suivi votre conversation.

— Eh bien ! voilà : Chiefy prétend que dans les bombardements y'a qu'une chose qui tient quand toute la turne s'aplatit : c'est le bas de l'escalier.

Chiefy, c'était le nom générique de tous les sergents-chefs. Celui-ci dirigeait les arrimeurs de l'escadrille. Un grand garçon dégingandé et pâlot, trop vite poussé dans les brouillards de Londres, mais que la ville avait assez dégoûrdi pour qu'il sût gagner vite du galon.

— C'est bien possible, dis-je.

Je me rappelais, en effet, avoir vu parmi les décombres, ces débuts de spirale d'escaliers que le poids de la maison ne parvenait pas à écraser.

— Je préférerais crever que de me réfugier là-dessous. On y met toutes les sciures. Ça sent toujours la crotte de chien ou le pipi de chat, des fois les deux, intervint Blick, en se retournant sur sa chaise.

Le téléphoniste avait fait l'autre guerre déjà, dans le Royal Flying Corps, l'ancêtre de la R.A.F., mais son rôle avait dû se borner, à ce que j'avais compris, à balayer les hangars sur les terrains des Flandres. Son ancienneté lui donnait droit à un franc-parler qu'il truffait d'expressions triviales. Il était depuis longtemps chez un lord du Sussex et son visage, aussi ridé que les coques des noix qu'il récoltait, s'ornait d'un nez pointu dont la couleur portait à croire que Blick était également chargé de la cave de son maître.

— En tout cas, je voudrais bien t'y voir. Peut-être que tu t'aplatirais comme une belle merde dans ta sciure, fit Chiefy de sa voix crapule.

Le jardinier dédaigna de répondre, sa figure plissée empreinte de la dignité que conféraient vingt ans au service d'un lord.

— En tout cas, sûrement que mylord mouillerait son froc, ajouta Blackburn.

Mon mécano était timide, mais les manières hautaines de Blick l'avaient souvent agacé.

— Et s'il voyait s'abouler une landmine, il ferait pas que le mouiller, surenchérit Private Pear.

« Private Pear », on ne l'appelait jamais autrement à l'escadrille, était arrimeur au deuxième *flight*. Ses naïvetés et ses maladresses lui avaient valu ce surnom par analogie avec le célèbre P.-O. Prune. De son état apprenti-horloger dans un village du Hants avant la guerre, il était devenu fastidieux mais rituel de lui demander :

« Eh ! Private Pear, ma toquante est toquée. T'as pas le trac de la détraquer ? »

Il avait fallu plus d'un trimestre à Pear pour comprendre qu'il valait mieux ne pas se mettre en colère. La plaisanterie tombait déjà en désuétude qu'il n'était guère devenu plus malin. Mais c'était un garçon au fin visage, avec de grands yeux noirs qu'aimaient les filles, si bien qu'elles le recherchaient malgré sa nigauderie. Il avait tiré de ses succès une espèce d'assurance que la moindre ironie mettait en déroute.

La semaine précédente, Pear avait fait une grande expérience. A Londres, où il retrouvait pour ses permissions une soubrette d'hôtel, ancienne serveuse du mess que s'était payée le garçon sur les gazons des Downs, Private Pear avait fait connaissance avec les landmines. Et l'ancien horloger n'était pas peu fier d'être le seul à l'escadrille à pouvoir en parler *de visu*. Depuis huit jours, le mot « landmine » revenait à tout bout de champ dans sa conversation.

— C'est vraiment terrible, la landmine ? lui demandai-je. Je n'avais entendu que des bribes de l'histoire. Mais ce que je voulais surtout, c'était rompre leur silence, car Blick donnait depuis un instant des signes d'impatience et je venais de percevoir, lointaine encore, la voix grave d'un groupe de bombardiers.

— Ah ! vous savez, sir, ces ordures de Frisés ont trouvé que les bombes ne faisaient pas assez de mal parce

qu'elles s'enfoncent trop dans la terre avant d'éclater. A chaque coup ça ne bouzillait que deux ou trois maisons au plus.

Private Pear, flatté que je le questionne, s'était levé.

— Rasseyez-vous, *please*. Et qu'est-ce que c'est, votre landmine ?

— Eh bien ! maintenant ils attachent la bombe à un parachute. Elle descend tout doux, tout doucement et elle éclate dès qu'elle touche quelque chose de dur. Ça ferait rien de plus que les autres, les rapides, mais ces vaches de la D.C.A. la suivent au projecteur.

— Pourquoi ? demanda *Blackborn*.

Private Pear haussa les épaules :

— Pour s'entraîner, probablement ! Tu leur demanderas. Ça te permet d'avoir les foies tout à ton aise pendant que tu suis cette mort lente qui te descend tout gentiment sur le râble, mollement balancée sous sa corolle blanche.

— Poète, va ! fit *Chiefy*, avec un sifflement ironique d'admiration.

— Mon vieux, je l'ai lu dans le *Sunday Times*.

— Ah ! alors !

— Chaque landmine — c'est comme ça qu'on y dit — te fout un quartier par terre. T'as bien vu, à Oxford Street, six maisons d'un coup.

— Et t'en as vu descendre, toi, demanda *Blick*, sans aménité.

Il aurait aimé prendre le conteur en défaut.

— Tu parles si j'en ai vu ! Je vais vous dire. Vous savez *Ketty*...

Private Pear prenait un ton supérieur. *Ketty*, tout le monde la connaissait ici. Au demeurant c'était une belle fille, mais la cuisse légère.

— Eh bien ! elle est maintenant femme de chambre au Morton-Russel Square. Pour les permes, naturellement, je prends une chambre à l'hôtel. Dimanche dernier, à l'alerte, je monte donc sur le toit, vous savez pour les incendiaires.

— Sans blague, tu vas pas dans l'abri ? interrompit *Chiefy*.

— Mon vieux, quand on a l'honneur d'appartenir à la R.A.F., noblesse oblige. C'était minuit, à peu près. On était pagnotés tous les deux et re-re-alerte, la troisième de la soirée.

— Comme ce soir.

— Bref, sacré saloperie de tonnerre de sort, que je dis.

— Sois poli, poète, ironisa *Chiefy*.

— Toi, alors !... Je monte sur le toit, j'y retrouve les mêmes.

— Quels mêmes ?

— C'est toujours les mêmes : le gardien de nuit, un vieux qu'est toujours rond à c't'heure. Mais y va sans faute. C'est son boulot et si vous le voyiez se carapater sur l'ardoise, rien que ça vaut la peine de monter. Et puis l'autre, la comtesse.

— Fuu ! Tu fréquentes dans la haute ?

— Diable, à un centième, ne manqua pas de dire *Chiefy*, à qui un mauvais mot ne faisait jamais peur.

— Oh ! vous savez, c'est moi qui l'ai baptisée comme ça, concéda *Private Pear*. En tout cas, elle le mérite : une vieille lady avec des bigoudis et une serviette qu'elle s'attache sur la tête. Jurerais qu'elle a mal aux dents. Ah ! Elle est marrante ! Manque pas un bombardement, et elle aide ! Quand j'ai les foies j'y dis : « Ayez pas peur ». Façon de parler, a jamais peur. Elle répond : « Mon petit gars, à mon âge, on en a assez vu, on peut mourir tranquille », et elle s'assied sur le bord de la tabatière, aussi peinarde que si elle tricotait sur un banc de Hyde Park avant guerre.

— Y a des gonzesses qu'ont du cran, dit mon mécano, d'un ton persuadé.

— Alors dimanche voilà-t-y pas que la landmine nous descend dessus. Oh ! d'abord, elle était loin, toute petite, en plein dans les projecteurs. Nous, on était contents. « Sera pour Kensington », que je disais, « pour Hammersmith », répliquait le vieux. « En tout cas, pas pour

nous », qu'on pensait et c'est pour ça qu'on était contents. On a beau aimer son prochain, ce genre de pruneaux, on préfère que ce soye pour lui. Kensington, Hammersmith, peut-être bien Chiswick, on aurait parié, comme aux courses. Y avait trois projecteurs qui l'éclairaient. Ah ! c'était beau. On aurait dit trois tiges de feu qui portaient une fleur blanche...

— Oh ! ma chère ! fit encore Chiefy.

— Et puis, la lady qui susurre d'une petite voix :

« — Il me semble qu'elle vient vers nous, avec le vent d'ouest.

« Vrai de vrai, ça nous l'a coupée, l'envie de parier. La vieille, elle avait raison. Droit dessus que ça venait.

« — Hammersmith ! que je dis au vieux.

« — Kensington ! qu'il me ricane.

« Moi, j'avais les jambes molles. Je m'assois à côté de la comtesse. On était serrés...

— Ah ! ah !

— En tout bien tout honneur, ballot ! Serait ma mère. Et pis si tu crois qu'on pense à ça. Ah ! la, la ! Maintenant on le voyait tout près l'engin, venir vers nous.

Pear avala sa salive tant il se laissait prendre à son propre récit.

— Il semble que j'y suis encore. Et la vieille qui me dit :

« — Pensez à prier Dieu, à tout péché miséricorde.

« Moi, je demande au vieux :

« — Eh ! ganache ! C'est-y vrai qu'elles foutent cinq maisons par terre ?... Première que je vois.

« — Et dernière, mon fi, qu'y répond.

« Cinq maisons, cinq maisons... Tout le quartier, voilà, comme ça, rasibus. Si tu cours le cent mètres en moins de dix, t'es peut-être à temps pour te barrer.

« J'aurais pas pu. En flanelle, quoi. Les deux vieux-z'étaient épatants. Alors j'ai plus rien dit. La comtesse tremblait... peut-être moi... peut-être ben tous deux.

— Y avait de quoi.

— Et la bombe arrive à toucher le toit, à dix mètres, pas plus.

— Nous la fais pas, interrompit Chiefy, y avait bien cent. Le compas dans l'œil quand on a les foies ! Et si c'était dix mètres tu serais pas là pour raconter... T'aurais bien une entorse...

— Ah ! toi alors ! Y a pas moyen de placer un mot.

— Ben zut, alors, tu cesses pas !

J'intervins avec autorité car le récit m'intéressait :

— Allons, laissez-le finir.

— Dix mètres que je dis, assura *Private Pear*, fort de mon approbation, pas un de plus.

Mais Chiefy était incorrigible. Il débita d'un trait :

— Oui, je vois, monsieur saute à cheval sur la bombe au vol, dévisse la fusée...

Ce disant, le sergent avait tiré le tournevis qui dépassait de la poche de Pear, mimait son récit.

— Atterrit en douce dans les plates-bandes de Russel Square, est entouré par les pompiers enthousiastes, porté en triomphe, tout de suite à Buckingham Palace, sur la grande échelle. On réveille le King. Te fout la George Medal sur-le-champ, et monsieur ne la porte pas par modestie.

Je ne pus m'empêcher de rire. *Private Pear* reprit, affectant d'ignorer son interrupteur :

— Nous, on croyait que c'était la fin. On a tous fait le signe de la croix. Puis... rien du tout. Le vieux se penche pour voir.

« — Ben alors ? qu'il dit.

« Je m'allonge jusqu'au bord du toit. J'étais pas saoul moi. Faut être rond pour se pencher debout.

— Se pencher debout ? questionna Blackborn, les sourcils froncés.

— Ben oui, regarde.

Et Pear joignit, le corps cassé en deux, le geste à la parole.

— Et alors ? demandai-je.

— Le parachute s'était empêtré dans les plus hautes branches des arbres et la saleté se balançait bien genti-

ment à trois pieds de terre. Et à mesure qu'elle se balançait, les branches souples se relevaient, s'abaissaient. Nous, on était fous !

« — Bonnes branches, c'est du bon bois, faisait le vieux, comme pour les flatter, pour qu'elles tiennent mieux.

« Et la comtesse qui voyait rien lui dit :

« — Pourquoi parlez-vous de branches ?

« — Bonnes branches, bonnes branches ! qu'il reprend.

« De quoi se tordre si on avait eu le cœur à ça. Alors j'y explique à elle.

« — Bonsoir, je vais me coucher, qu'elle fait, très digne.

« Et la voilà partie. A se demander si elle avait compris. Moi, je descends à l'abri. Réveille Kitty qui s'était endormie sur les genoux d'un matelot, la pauvre ! Chiefy ricana.

— Je l'emmène, et je sais pas si je fais le cent mètres en moins de dix.

— Dix minutes peut-être, dix secondes sûrement pas, fit Blick qui n'avait pourtant aucune compétence sportive.

— Mais je puis vous assurer qu'on était loin dans les dix minutes qui ont suivi.

— Et là, il tombait rien ?

— Oh, mais si ! Des ordinaires, celles qu'on a pas le temps de réfléchir, fit *Private Pear*, avec un sifflement et un « boum » imitatifs.

— Et après ta fuite courageuse ?

— J'aurais bien voulu t'y voir !

— Qu'a-t-on fait de ta corolle blanche accrochée aux rameaux frémissants ? — c'est bientôt le printemps ! — demanda Chiefy, sans laisser le temps de respirer au narrateur.

— Les pompiers l'ont enlevée en douce, paraît-il, ceux de Buckingham Palace... et dommage que t'étais pas là, sans ça sûrement y te montaient à l'échelle, ajouta, pour la première fois sur un ton malicieux, *Private Pear*.

— Oh ! t'inquiète pas, pour ce qui est de monter à l'échelle, t'en crains pas.

Les autres s'esclaffèrent, puis un silence tomba, un sale silence car il permit d'entendre la voix grave des Heinkels.

— Les voilà sur le chemin du retour, fis-je pour rassurer les hommes.

— Oui, mais je préférerais qu'ils passent ailleurs pour rentrer chez eux.

On avait beau savoir qu'ils avaient largué leurs pruneaux quelque part dans le Nord, le voisinage des avions restait redoutable.

Chacun s'était tu et je sentais qu'il était inutile de provoquer une autre conversation. Blick, soudain, les yeux levés au plafond et pointant de l'index un point imaginaire, eut un rictus d'angoisse sur sa face ridée de vieille noix. Le son venait de franchir la ligne de faite et il se déversait sur la plaine, noyait le terrain, submergeait notre baraque avec la soudaineté d'un cataclysme.

Les petites maquettes d'avions oscillaient au bout de leurs fils de longueurs inégales et sur la table, je remarquai qu'un verre vide s'était mis à vibrer sur sa coupe de porcelaine.

« Phénomènes de résonance, pensai-je ; ils sont bigrement près. »

Toute la charpente tremblait maintenant et l'on entendit, détachée du son principal, une note en fusée. Tous, nous avions connu cet avertissement du bombardier qui pique. Le masque répugnant de la peur s'inscrivit sur nos visages levés, ce masque que je connaissais bien et que j'avais senti parfois se figer sur mes propres traits.

— Pas loin celui-là, criai-je, en remuant ma chaise.

Ce n'était certes pas pour rassurer quiconque, mais j'éprouvais le besoin de balancer d'un peu de bruit, ici, l'énorme clameur qui assaillait notre abri, comme la crue d'un fleuve se divise un instant sur l'îlot fragile avant que de l'emporter.

Je n'avais pas peur, comme je n'avais jamais peur

en compagnie de femmes ou de gens sous mes ordres. Aussi immuablement que dans la solitude l'effroi me gagnait sans merci.

— Ah ! la barbe ! grogna soudain Kacik en se retournant sur sa couche. Pas moyen de roupiller.

— Pourrais peut-être envoyer un télégramme à Goering, hurlai-je, car le bruit emplit la pièce avec la densité d'un liquide.

Puis j'eus l'impression de sauter en l'air.

**

— Il vaudrait mieux aller chercher un médecin, disait près de moi la voix du sergent.

— Mon vieux, il doit avoir bien autre chose à faire, le toubib, à supposer que les bombes l'aient manqué. D'ailleurs, Blick dit que le mess ne répond pas.

— Pas étonnant, fit Morner. C'est tout écrabouillé. J'étais dans l'alvéole deux. Trois bombes rien que pour le mess et une sur la baraque de la 44. Elle a volé en miettes.

Alors je compris que je venais de m'éveiller.

J'étais dans le noir, avec juste en face de moi un large trait bleu en zigzag, d'un bleu indéfinissable. J'assurai sous mes coudes les bras du fauteuil en cuir.

— Voilà qu'il se réveille, ça va mieux.

— Ça va très bien, mais j'ai mal à la tête.

La douleur cognait dans mon front. J'aurais voulu me lever pour reconnaître ce trait qui luisait dans l'ombre. Une idée panique me foudroya. Étais-je aveugle ?

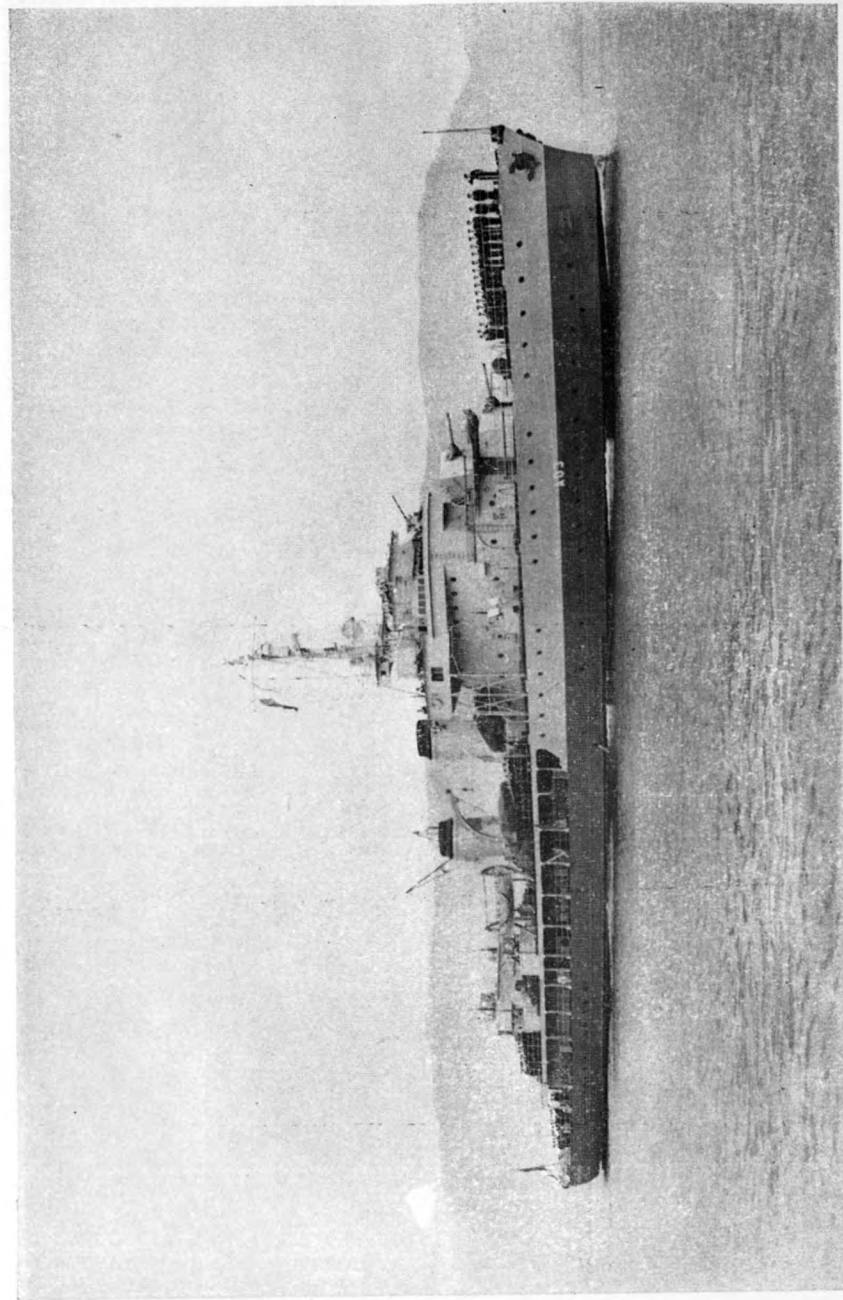
L'accent enfantin de *Private* Pear disait :

— Je crois, sir, que vous avez été un peu assommé.

— Ça, tu as fait une découverte, se moqua Chiefy. Comment vous sentez-vous, sir ?

— Bien, je crois. Mal au crâne, mais c'est pas grave. Dites-moi, il fait bien noir ?

— Comme dans un tunnel, pour sûr. La lumière est éteinte et le téléphone ne marche plus.



(Photo Marius Bar.)

L'Avviso « SAVORGNAN DE BRAZZA ».

— Et qu'est-ce que c'est, ce trait bleu ? demandai-je encore, d'un ton hésitant.

— Le souffle a déchiré la cloison. Quelques trucs sont bien tombés, mais la baraque a tenu bon. Les vitres, naturellement, ont volé en éclats. Heureusement que les rideaux de black-out ont stoppé les morceaux.

— N'empêche que j'en ai un qui s'est planté dans ma vareuse, dit Blackburn.

Je reprenais lentement mes esprits. Maintenant que je pouvais lire ce signe que le destin avait tracé au mur de notre baraque, je me sentais rassuré. Et si le bleu du ciel était indéfinissable, c'est qu'il palpait de la vie de tous les mondes lointains. Je tâtai mon crâne. Derrière l'oreille droite une grosse boule roula sous mes doigts.

A cet instant seulement, je perçus un bruit d'avions qui renaissait. Blick sûrement l'avait aussi entendu. Tout danger n'était pas encore éloigné. Ce sentiment m'aida à rassembler mes pensées. Mon corps tremblait, était-ce de peur ou de froid ? Assez curieusement je constatai qu'il m'était impossible de faire ce départage. Le grondement s'enflait de nouveau. Tous maintenant devaient l'entendre. Je contractai mes muscles, me fis plus pesant contre mon siège, comme pour étouffer les vibrations de peur de ma chair ; il me semblait que les autres les percevaient.

— Les voilà encore, fit Blick, bêtement.

Au fait, cela n'avait plus d'importance. Personne ne pouvait ignorer cette menace grandissante que le courant d'air soufflait à nos visages.

— Comment va le lieutenant ?

— Il a grogné tantôt quand la bombe est tombée. Puis s'est retourné. Dort encore.

« Eh bien ! il faut qu'il soit rudement dégoûté », me dis-je.

J'étais lié à Kacik d'une vraie amitié de compagnon d'arme. Nous sortions souvent ensemble. Je connaissais son amie Natacha. Mais il m'avait suffi d'une soirée passée chez eux, dans le petit appartement que Kacik avait loué

à Portsmouth, pour me convaincre que la fille n'était qu'une petite garce. Je l'avais désormais évitée. Cependant mes efforts pour faire rompre mon ami étaient restés vains. Et le lieutenant, chaque fois qu'il retournait de permission, montrait une souffrance accrue. Les premiers temps, nous en parlions. Maintenant Kacik ruminait seul ses pensées et il lui fallait plusieurs jours chaque fois, pour s'en désintoxiquer.

Un frémissement secoua le sol.

— Du côté de Portsmouth, apprécia quelqu'un, en connaisseur.

On entendait le roulement d'une canonnade fournie du côté du grand port.

— Ce sont les pièces canadiennes, dit *Private Pear*.

— Pourquoi canadiennes ?

— Parce que toute la côte est armée par les gens de Québec. On voit que ça dans les *pubs*.

— L'autre soir, au Lion Rouge, il a fallu que *Pear* s'engueule avec eux pour ramener *Nathy*. Ils boivent notre whisky et chauffent nos poules, se plaignit mon mécano.

— T'es aussi avec *Nathy* maintenant, remarqua *Chiefy*, s'adressant avec une nuance d'envie à *Private Pear*.

Et il ajouta, pour montrer qu'il n'était pas jaloux :

— J'espère que t'es cocu.

— Pas par toi en tout cas.

— Ce serait plutôt avec ceux de la défense passive, fit *Blackborn* en riant. Dis-leur le coup de la bombe à retardement.

Private Pear ne semblait pas décidé. Bien qu'à la longue il eût pris avantage de ses bonnes fortunes, il n'aimait pas partout les raconter. L'ironie vulgaire d'un *Chiefy* ou l'hostilité de *Blick* l'empêchait de savourer ses triomphes.

Mais une survente apporta le bruit rapproché des moteurs. La modulation était tombée dans un silence.

— Qu'est-ce que c'est votre truc de la bombe à retar-

dement ? demandai-je, avec de nouveau l'intention de les distraire.

— Eh bien ! voilà : je rentrais l'autre soir avec *Nathy*, vous savez, la poule russe.

— Non, je ne sais pas.

— Oh ! sauf vot' respect, sir, on vous a vu au début avec elle et le lieutenant, au Lion Rouge.

— Vous voulez dire *Natacha*, fis-je à voix très basse.

Je jouais de malchance. Avec tout ce raffût, *Kacik* certainement ne dormait pas. Et ils allaient lui faire mal. Car je savais que *Natacha*, qui avait délaissé son amant, faisait les beaux jours du Lion Rouge, où elle était *barmaid*. Les hommes racontaient qu'après la fermeture elle dansait nue derrière les volets clos, puis elle rentrait avec le plus offrant. *Kacik* ne l'ignorait pas. J'en étais sûr, mais un restant de dignité l'avait retenu jusqu'ici d'aller disputer sa maîtresse aux habitués du *pub*. Pourtant il suffisait d'un signe de *Natacha* pour qu'il accourût. Ainsi l'asservissait-elle de temps à autre, par l'aumône de quelques privautés.

— Oui, alors l'alerte sonne, continuait *Private Pear*, qui semblait, à l'égal des autres, ignorer la liaison du Tchécoslovaque. Pour nous dépêcher, j'essaie de couper court, je me perds dans les environs de *Merwyn Street*. J'oubliais de vous dire qu'il faisait un satané brouillard jaune, juste à mi-hauteur des maisons, de quoi embêter les piétons sans gêner les avions boches.

— C'est toujours pareil.

— Bref, j'essayais de me repérer. Tout d'un coup, on tombe tous les deux dans un trou, juste au milieu de la rue. Pas trop de mal. Je me hisse sur la chaussée et je commence à tirer *Nathy* qui râlait — vous savez, elle a plutôt un sale caractère — lorsque nous entendons dans la brume une voix à cent pas de nous :

« — Eh bien ! là-bas, quand est-ce que vous aurez fini de jouer dans les trous des bombes à retardement ?

« J'en ai eu les bras coupés. La même, elle retombe dans le trou.

« — Je la sens la bombe, je suis dessus, qu'elle se met à crier.

« Moi j'avais la gorge sèche. Vous savez on avale toute sa salive sans le vouloir, et puis ça reste là.

— Et alors ?

— Alors, « chiale pas que j'y dis, viens ici, chérie ». Je la tire en douce. Et si vous l'aviez vue, pas plutôt dehors, ce qu'elle a détalé !

— Et toi, t'as pas couru ? demanda le téléphoniste.

— Non, m'sieur ! Suis un gentleman, moi. J'ai marché posément jusqu'au policeman, un grand avec sa cloche qui faisait le malin. Nathy était déjà avec les hommes de la défense passive.

— Elle en était déjà réduite à la défense passive, interrompit Chiefy, qui répétait pour la trentième fois la même plaisanterie. Et dis-moi, pendant que tu marchais, on t'aurait pas passé une feuille de papier à cigarette où je pense ?

Il tenait à exciter l'autre.

— Et toi, tu l'aurais salie, rétorqua *Private* Pear, excédé.

Les rires furent pour lui.

— Bath même, tout de même, la Nathy ! murmura Blackburn.

Je crus entendre gémir les ressorts du divan.

— Et elle a un sacré grain de beauté sur la fesse droite, dit Chiefy.

Il voulait en faire accroire. Mais nul n'ignorait cette particularité à l'escadrille.

Je souffrais comme si j'avais été moi-même visé.

Kacik tantôt avait un air de si profonde désespérance que chaque mot devait le torturer.

— Les voilà qui reviennent !

Je mentais avec pour la première fois le dessein de ramener la peur parmi eux. Ainsi ne parleraient-ils plus de Natacha.

Un brouhaha de voix, dehors, me répondit. La porte à demi coincée s'ouvrit sous une poussée et claqua contre le mur. Une lampe torche courut sur les visages, sauta

au plafond où quelques poutres brisées s'enchevêtraient, retomba sur le sol jonché de plâtras, s'arrêta un instant sur nous.

— Eh bien ! comment va ici ? fit la voix du docteur.

— Pas mal. Rien de grave.

— Et celui-là ?

Le toubib s'était rapproché du divan. Il braquait le cône de lumière sur Kacik étendu.

Je m'étais levé. Je m'avançai en trébuchant vers mon ami.

Son visage tourné vers le plafond était couvert de débris de vitre et baigné de sang.

Le docteur avait pris le poignet du blessé. Tous nos regards étaient fixés sur lui.

— La mort a dû être instantanée. Ça doit être à cause de cette saloperie, fit le toubib.

Il avait laissé retomber le bras et touchait un large éclat de verre que la violence de l'explosion avait planté dans la tempe du lieutenant.

« Il n'a rien entendu », me dis-je, en ressentant un curieux allègement avant même que d'éprouver ma peine.

D'instinct, j'effleurai de la main le visage de Kacik, puis je sortis en titubant.

La lune au zénith inondait le paysage. A l'autre bout du champ un incendie ronflait et l'on voyait les hommes en ombres chinoises, courir devant les flammes qu'ils essayaient de combattre.

Le sentier me conduisit à mon appareil tout poudré de clarté. A demi-assommé, je glissai mes doigts sur le métal, là où tantôt le fuselage était encore tiède. Mais le froid de la nuit l'avait glacé.

Alors je crus que je n'avais plus d'ami et, tournant sur moi-même, je m'abattis sous l'aile de mon Hurricane, sans entendre le long mugissement des sirènes qui délivraient, une fois de plus, bourgs et campagnes de leur misère.



Acklington. — Cet après-midi nous avons fait nos adieux à Tangmere. Nous allons à Acklington, toucher de nouveaux zincs dont on dit merveille, les *Typhoons*, nom prometteur.

Le départ ne s'est pas fait sans déchirement. Depuis longtemps nos pilotes sont les enfants chéris des *pubs* voisins et les filles de Chichester versent des larmes. Du moins je le suppose.

Au moment du décollage, devant nos Hurricanes noirs rangés en abord du terrain, Mac nous réunit :

— Vieux copains, on nous met pour quelque temps au vert. Le moins possible, j'espère. A l'arrivée je veux un dégagement de tonnerre ! Piqué sur les marguerites en trois colonnes, puis gerbe en éventail avec tonneau lent, atterrissage par section à trente secondes.

C'est de tradition, quand une grande escadrille comme la nôtre arrive dans une nouvelle base, de faire quelques excentricités. Les tonneaux à vingt mètres du sol sont bien défendus, mais qui osera reprocher quelque chose à Mac Lachlan, l'as aux seize victoires ? Comme de coutume je suis son sectionnaire, aussi il ajoute pour moi, avec un clin d'œil :

— Old Ju, vous vous posez dans mon aile.

Dans un vol sans histoire par un après-midi ensoleillé, nous quittons le pittoresque Kent pour les prairies du Yorkshire et enfin arrivons en Ecosse.

Notre nouvel aérodrome est une immense prairie coupée de magnifiques pistes en asphalte dans une plaine entourée de mamelons boisés. Après notre acrobatie d'arrivée, l'escadrille se disloque et nous nous présentons, Mac et moi, les premiers pour atterrir. Le vent d'ouest doit souffler assez fort, si j'en juge par la raideur de la manche qui oscille à peine autour de son mât.

Après un tour de terrain, Mac dépasse largement la piste en service. Je me demande pourquoi, quand je le

vois amorcer une glissade. La radio-téléphonie me précise :

— Old Ju, je l'ai manqué, venons en glissade. Est-ce que ça va ?

— O.K.

Je comprends très bien ce que veut faire Mac. Il a passé par distraction l'axe de la piste ; il se rattrape par une acrobatie difficile à faible vitesse sur ces avions lourds.

Car, pour la première fois que nous venons ici, une nombreuse assistance attend l'arrivée de l'escadrille n° 1. Ce serait minable de boucler un tour de plus et si nous parvenons à faire croire que nous comptons atterrir en glissade serrée on passera vraiment pour des merles.

Glissons ! Mais comme je suis à toucher l'avion de Mac, il me sous-vente et, pour la même vitesse, je tombe légèrement plus vite que lui. Je m'accroche désespérément sans pouvoir empêcher que mon aile gauche vienne heurter le fuselage de mon leader. Au moment où, très doucement, je veux la dégager, elle refuse de s'en séparer. Je sais bien qu'on dira que c'est une histoire. Pourtant, aussi invraisemblable que cela paraisse, je parviens à maintenir la formation et, au sol, à rouler jusqu'aux baraques sans nous séparer.

Le plus fort, c'est que, s'il a senti quelques impulsions anormales dans la course de son avion, Mac était bien loin de se douter de la vérité. Quand, son moteur stoppé, il saute à terre et s'aperçoit que mon appareil est dans cette drôle de position, encastré dans le sien, il n'en peut d'abord croire ses yeux, puis se précipite sur moi et m'embrasse. Personne de loin n'a vu l'accident et aux yeux des spectateurs cela n'a jamais été qu'une acrobatie serrée pour laquelle ils vont nous féliciter.

Mac n'a de cesse qu'on ait pris une photo de son avion endommagé ; je l'ai gardée en témoignage.

Acklington, 13 juillet. — Je suis dégoûté de tout. Mac vient d'être désigné pour une autre station. Kuttel, déjà, avait laissé un grand trou. Ce nouveau départ, j'en ai

peur, va enlever ce qui nous restait d'âme. Cet après-midi, Mac m'a demandé de conduire la formation au combat. Les deux chefs de *flight*, Murrey et Scott, étaient là. Mais j'ai vu qu'ils étaient d'accord avec notre *squadron-leader*. Pourtant, je n'ai rien fait pour cela. Je suis content d'accomplir chaque jour humblement mon simple métier de pilote. Qu'ils viennent d'eux-mêmes se mettre sous mes ordres, eux qui appartiennent à une escadrille qui s'est rendue célèbre aux combats, me remplit d'une douce fierté.

Les trois premiers *Typhoons* sont arrivés ce matin. Ils nous font une impression extraordinaire. A côté des Hurricanes que je trouvais déjà tellement plus gros que les Spitfires, nos nouveaux appareils semblent monstrueux, avec leurs ailes épaisses, l'énorme gueule de leur prise d'air et leurs solides jambes très largement espacées. Les pilotes qui les ont convoyés jusqu'ici nous ont fait la leçon : « Surtout ne mettez pas tous les gaz au départ. L'effet gyroscopique de l'hélice vous tire irrésistiblement hors de la piste... »

Au démarrage, obtenu par l'explosion d'une cartouche, je ne serais pas autrement impressionné si un groupe de pilotes et de mécanos, armés d'extincteurs, n'entouraient le nez de mon appareil.

On m'a dit plus tard que les ratés sont graves, il suffit d'un peu de trop de manette des gaz pour prendre feu !

Le bruit du Spitfire n'est qu'un murmure à côté du fracas que je venais de déchaîner.

J'ai décollé avec prudence. L'effet d'accélération est stupéfiant. Malgré toutes les recommandations, j'ai encore mis un peu trop de gaz et je suis irrésistiblement attiré sur la droite. Sorti de la piste, je joue le tout pour le tout et mets pleine gomme. Le terrain d'herbe n'est pas mauvais, je le sais, mais je décris une courbe dangereuse en ayant l'impression d'être dans une fusée. Je m'aperçois

que je suis en l'air à un sentiment inconfortable de dérive. L'avion ne mord pas. Roues rentrées, nous prenons enfin une vitesse rassurante. Je « sens » mon coursier. Il va très vite.

Je suis resté une heure en l'air. Après une série de tonneaux, j'ai reculé devant le looping. Quand on pique, l'accélération est telle que j'ai eu peur de me « sonner ».

L'atterrissage est désagréable. A faible allure, l'instabilité latérale est accusée, l'avion se dandine comme un canard. Mais, avec ça, les F.W. 190 trouveront à qui parler !

Demain, Mac a décidé de faire un cross-country avec moi sur nos nouveaux zincs.

Acklington, 15 juillet. — Nous nous sommes bien amusés pour un quatorze juillet et je serais heureux si ce n'était pas notre dernière sortie ensemble.

Décollés de bonne heure, nous avons pris notre breakfast à Montrose, notre lunch à Inverness, pour dîner à Londonderry et atterrir à onze heures passées par nuit noire.

A chaque aérodrome, un cercle de connaisseurs admirèrent nos *Typhoons*. L'enthousiasme de Mac me fait faire des choses que, seul, je jugerais parfaitement imprudentes. Se poser de nuit, sans demander les feux de piste, avec ce nouvel appareil ultra rapide, après l'avoir monté la veille pour la première fois, est une de ces audaces dont il est coutumier, mais que je trouve pour ma part un peu exagérées.

Mac est parti ce matin. Tout bêtement, j'ai pleuré. Aussitôt après son départ, Murrey et Scott sont venus gentiment me dire qu'ils me priaient de diriger l'entraînement. Ils m'ont expliqué qu'ils avaient fait une pétition pour que je devienne leur chef d'escadrille. C'est certainement une catastrophe. C'était la dernière chose à faire pour moi qui sais les mauvaises relations que j'ai toujours eues avec les états-majors. Je serais demain muté comme simple sergent en Irak ou en Afghanistan que cela ne m'étonnerait pas du tout. J'ai bien

essayé de le leur expliquer, mais ils ne sont pas convaincus, car, dans leur arme, l'appréciation du chef qui conduit l'escadrille au combat est d'habitude prépondérante, et Mac vient de faire coller dans mon carnet de vol le petit papillon du *Summary of Flying*, sur lequel il m'a mis la plus haute note qui existe : « *Exceptional day and night fighter pilot with very wide experience.* »

Que voici de douces satisfactions d'amour-propre ! Mais comment leur dire que tout cela est inutile, que je suis promis aux steppes russes et à les quitter, moi aussi, très bientôt ? Je n'en ai pas le cœur. Leur manœuvre maladroite ne fera que précipiter mon départ.

28 juillet. — Décidément, les événements sont liés pour moi à des dates fatidiques. Aujourd'hui, une belle attaque imprévue a mis l'aérodrome en émoi le jour même de mes trente-six ans.

Nous avons demandé de prendre le service d'alerte avec nos *Typhoons* tout neufs dont nous espérons merveille. A vrai dire, nous ne croyons guère à la possibilité de voir apparaître, sur ces rivages lointains, un bombardier ou un chasseur ennemi. Mais notre offre permet d'alléger le service des pilotes attachés à l'aérodrome. Ce matin, j'ai pris la veille avec Benett. Il fait un temps adorable. Nous sommes vautrés dans l'herbe, sous un soleil chaud, et je crois avoir quelque peu somnolé à côté de nos *Typhoons* superbes, dans l'attente d'un essor problématique. Il est presque midi et notre faction s'achève, quand, pour une cause très naturelle, je demande à Murrey de me remplacer. Il endosse donc ma « Mae West » et s'allonge dans l'herbe pendant que je m'éloigne derrière les baraques. A peine ai-je tourné le coin que j'entends les deux détonations sèches du pistolet d'alerte, mais Murrey et Benett, déjà installés dans la carlingue, ont démarré.

Quelle fichue idée de croire qu'il ne se passerait rien deux minutes avant midi ! Mes deux amis décollent dans l'herbe sans même prendre les pistes. J'ai bondi dans un troisième *Typhoon* tout prêt et, derrière eux, les suis

à un quart de mille. En l'air, les téléphones crépitent :

— Montez à 5.000 mètres. Vous avez devant vous deux Messerschmidts 110 qui viennent de larguer des bombes sur Newcastle. Bien compris ?

— Bien compris, répond Murrey.

Pleins gaz, je ne parviens pas à diminuer notre distance.

— Vous n'êtes plus très loin des « fantômes ». Scrutez droit devant vous.

J'écarquille les yeux à m'en faire mal. S'ils pouvaient ne pas voir les Messerschmidts avant moi ! Peine perdue, Murrey parle à Scott :

— Allô ! Bleu-2, *Tally-ho*.

En effet, droit devant, je viens d'apercevoir également les deux ennemis au double fuselage. Ils n'ont guère l'air d'aller vite tant on se rapproche d'eux à une allure incon nue des Hurricanes et des Spitfires. D'habitude, ils se présentent très haut, larguaient leurs bombes et plongeant vers les aérodromes de Norvège, acquéraient assez de vitesse pour que nous ne pussions jamais les rattraper. Ils sont tellement sûrs d'être hors de portée qu'ils ne veillent même pas le ciel derrière eux. La preuve, c'est que voici mes deux camarades très près et les Boches n'ont pas amorcé la moindre manœuvre.

Les Messerschmidts sont foudroyés avant d'avoir esquissé un geste.

D'ici, je ne vois que les zébrures des tracers, des flocons noirs, un Messerschmidt en flammes qui décroche, tandis que l'autre plonge à mort, suivi d'une double traînée de fumée.

— *Well done.*

C'est moi qui ai parlé.

— Voulez-vous, s'il vous plaît, donner quelques informations, attaque le sol qui a dû m'entendre.

— Deux Messerschmidts abattus par Murrey et Benett.

Acklington, 2 août. — Avant-hier, on me convoque à l'état-major de Hendon. La pétition n'a pas raté son

coup ! Mais c'est encore cent fois plus désastreux que je n'avais pensé. En effet, après avoir recueilli d'un commodore péremptoire qu'il n'est pas question pour moi de rester davantage à l'escadrille numéro un et qu'il faut me présenter à notre état-major, j'apprends en passant à Westminster que je viens d'être nommé commandant du *Savorgnan-de-Brazza*. Je suis allé voir le général Vallin, mais il était absent.

Après avoir interrogé les uns et les autres, j'ai pu faire à peu près le point. L'Amirauté anglaise reproche à la nôtre de m'utiliser « comme un quartier-maître ». J'ai été remis à la disposition de la Marine, sous l'influence évidemment non négligeable des Anglais et contre l'avis du général Vallin.

Je suis rentré tard en Ecosse en traversant au crépuscule le cœur des comtés. Je dois partir dans trois jours.

3 août. — Je ne me fais pas à l'idée d'abandonner tous ces visages que j'aime. Leurs prévenances, leurs gentilleses, leurs regrets que mes compagnons viennent m'exprimer tout ce jour, tout cela m'est doux et me fait mal à la fois. Et j'ai des sursauts de colère en pensant que je vais laisser mon Typhoon, mon superbe JK-R, solide comme l'amitié. Où iras-tu finir tes jours ? Je te souhaite que ce soit dans un coin de ma France. Elle est douce, ma France, au lieu de ton rude pays de granit des Lowlands.

**

J'ai demandé la permission d'aller revoir la tombe de Jean Arnoux. Il y a près d'un an qu'il est mort sur cette terre étrangère. Je n'aurai guère l'occasion d'y revenir et, ces derniers jours, ma tristesse s'accorde bien à un retour aux lieux où il repose.

Je me suis posé à Dumfries de bonne heure. Un officier et une voiture ont été mis à ma disposition. Je n'ai pas retenu le nom de ce *pilot officer* au fin visage. Il

m'entretient, d'une voix claire, tandis que nous gravissons la colline.

— Votre ami est mort au même endroit que notre grand poète Burns. Le saviez-vous ? Et c'est tout près d'ici, aux « Armes de Murray », une auberge de Gatehouse-of-Fleet, qu'il avait écrit sa chanson *L'Appel de Robert Bruce*, dont le premier vers : « *Scots wha Ha'e* », est devenu l'hymne national écossais.

Je n'ai pas besoin de demander à mon compagnon s'il est Écossais et poète. Mon pèlerinage, sous sa conduite, revêt une douceur mélancolique.

Le petit cimetière est plein de pépiements d'oiseaux. L'herbe est drue. Une belle croix en marbre de Portor marque la place où repose Jean Arnoux et, sur le tertre, une main pieuse a fait pousser trois bandes de fleurs, bleuets, pâquerettes et marguerites rouges, qui le recouvrent d'un tapis aux couleurs de France.

Tout dort, dans ces grandes campagnes. Les serveurs viennent de fermer le mess. Tantôt, je suis allé faire un tour dans les champs. L'air était très doux. D'un mamelon boisé, j'ai découvert, au loin, les faibles lampes de la piste. J'avais le cœur gros de penser que je ne prendrais plus ces avenues d'où j'étais parti si souvent avec tant d'espairs, où j'étais revenu riche de tant de rêveries et parfois pantelant de l'angoisse d'un combat.

Au moins avais-je vécu. Jean était mort.

**

5 août au soir. — J'ai fait aujourd'hui ma dernière sortie.

Deux Heinkels ont largué des bombes vers treize heures au-dessus de la Tyne. J'ai décollé à la tête de quatre *Typhoons* avec l'espoir immense que mon dernier vol serait une victoire. A trente milles des côtes, je venais d'apercevoir nos deux ennemis, quand ils ont disparu dans un plafond continu de nuages sans laisser d'espoir de les retrouver.

Ce soir, j'ai pris ce cahier dans ma petite chambre.

C'est mon dernier soir dans la Royal Air Force et, sans doute, j'aurai peu l'occasion de voler de nouveau comme pilote de guerre. Je redeviens un commandant à la mer. Je n'ose pas dire tout ce que je pense. J'ai envie d'aller voler, très haut, très loin, jusqu'à ce que mon appareil s'arrête en plein ciel.

L'AVISO « SAVORGNAN-DE-BRAZZA »

J'ARRIVAI de nuit à Newcastle-on-Tyne. Un raid allemand pilonnait le port. Depuis l'époque où je m'aventurais dans Piccadilly-Circus sous les bombardements de Londres, je n'avais plus éprouvé cette impression d'anxiété d'être dans une foule inconnue et angoissée. Les départs de coups des batteries antiaériennes faisaient vibrer le hall de la gare et de brèves lueurs en dessinaient soudain la charpente tordue au-dessus de nos têtes. Les gens, silencieux, se pressaient vers la sortie. Chacun devait supputer ses chances de trouver un moyen de transport pour gagner son domicile ; mais le sentiment commun qui donnait une âme à ce troupeau rassemblé au hasard était celui de la peur. Car le sol, sous nos pieds, semblait vivre sourdement chaque fois qu'une bombe explosait dans le district.

Heureusement, Daille, l'officier canonnier du *Savornan-de-Brazza*, m'attendait au tourniquet. Dans le black-out une auto militaire nous amena au ralenti vers les faubourgs lointains de Wallsend, où mon bateau était en grand carénage.

— Bientôt finies, ces réparations ?

— Pas encore, commandant. Après trois ans de guerre un peu partout, le *Brazza* a sérieusement besoin d'être retapé. Et puis, on lui met un radar, on répare son asdic. Le plus gros souci vient des chemises des

Diésels Sulzer. Les premières qu'on a mises en place étaient poreuses. Il faut tout recommencer.

— Est-ce qu'il y a souvent des bombardements ?

— Deux, trois fois par semaine. Mais vous devez bien le savoir, commandant, on m'a dit que vous venez juste de quitter Acklington, l'aérodrome de chasse qui protège Newcastle.

De fait, c'était vrai, mais je n'y avais pas pris garde. Mon détour par Londres m'avait fait oublier que, dix jours plus tôt, j'étais pilote de chasse de la R.A.F. quelque vingt milles plus au nord.

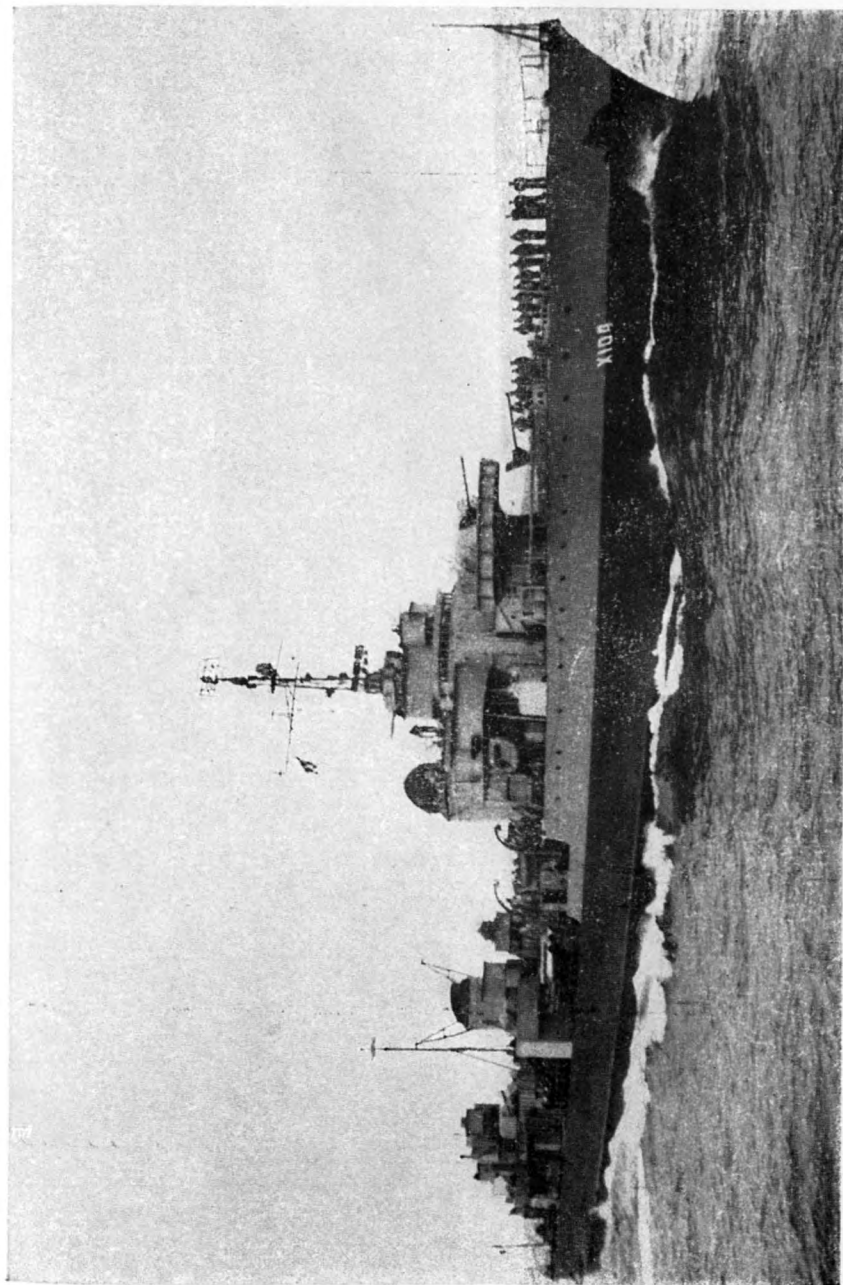
Et quand j'étais en l'air, j'avais à peine remarqué le grand port que nous devons défendre. Notre esprit offensif, nous l'exercions dans la troisième dimension, parmi les nuages. Je mesurais brusquement combien les pilotes de chasse, à l'encontre des bombardiers, étaient indifférents à la géographie des lieux.

— Beaucoup de dégâts ?

— Pas très. Les bombes tombent presque toujours au même endroit, sur la carcasse d'un porte-avions en construction. Le navire avance peu. Les Anglais parlent de ne plus y toucher, le laissant en holocauste !

Entre ses quartiers populeux d'ouvriers, ses hautes usines et ses mines de charbon, la Tyne, boulevard de chantiers et de cales de lancement, était certes un objectif de choix.

L'auto nous avait laissés à la porte de l'arsenal. D'ici, le spectacle était grandiose. Trois pinceaux de projecteurs convergeaient au sein des nuages. Une usine flambait sur la rive droite et, sur ce fond dansant de flammes se dessinaient en noir, les mâtures, les poutres métalliques et les bras obliques des grues. Le sol devait décliner en pente douce jusqu'à la rivière. Il crachinait. Nous mîmes un temps interminable, à patauger dans la boue et buter contre des rails ou des amas de tôles, pour parvenir au bord de l'eau. Ici, entre ses rives proches, le fleuve courait sous un tapis de lueurs rouges, reflets des incendies, et les salves de D.C.A. s'y répercutaient avec fracas.



Le Croiseur Léger « LE TRIOMPHANT ».

*
**

Je passai avec émotion la planche qui conduisait à bord. Pour la première fois, je foulais le pont d'un bateau bien à moi. Il était trop tard pour faire le tour du navire. Hublots et écoutilles, bien masqués, ne laissaient filtrer aucune lumière à l'extérieur mais dans les passavents on devinait la présence des équipes de sécurité aux reflets des bâtiments en flammes sur les casques des hommes.

J'eus tout de suite, en pénétrant dans ma salle à manger aux riches boiseries, le sentiment de retrouver un confort et un luxe qui depuis longtemps n'appartenaient plus à mon univers. Je l'éprouvais avec une acuité nouvelle, j'étais le commandant. Quelle différence avec le simple pilote de la Royal Air Force ! Il n'y avait qu'à appuyer sur une sonnette pour que surgît un maître d'hôtel au visage avenant. Il s'appelait Mac Corkell. Je m'étonnai qu'un Irlandais fût venu grossir nos rangs. Il me détrompa, il était Parisien et ne semblait manquer ni de finesse, ni d'humour.

La première chose que je remarquai, ce fut la photographie officielle du grand colonisateur qui avait donné son nom au navire. Elle ornait le salon. Pierre Savorgnan de Brazza était pris en tenue d'explorateur, casque sur la tête, avec sa belle barbe noire et son air conquérant. Malheureusement, le photographe parisien chargé de léguer ses traits à la postérité l'avait fait poser devant un rocher en papier d'emballage qui n'aurait pas trompé un rhinocéros myope à cent mètres.

Mon premier acte de commandement fut de glisser le portrait dans un tiroir.

••

Je fus pris immédiatement par un monde de choses. Tout le jour, le bateau résonnait comme un tambour sous

l'assaut des marteaux vibreurs, dans le sifflement des chalumeaux, les cris des ouvriers et les sirènes des remorqueurs.

Ma vie se passait à faire le tour du bord.

Des postes d'équipage ! J'avais presque oublié que ce fût si étroit. Avant de les avoir visités, les profanes ne veulent jamais admettre que des centaines de gens dorment, mangent, jouent aux cartes ou reprisent leurs effets dans cet espace réduit.

Je retrouvais les trésors de minutie que des générations de marins et d'ingénieurs ont dépensés pour tirer avantage de chaque recoin. Tables et bancs accrochés au plafond, d'où on ne les descend que pour les repas, bastingages dans lesquels les hamacs serrés doivent être arrimés en vitesse au branle-bas du matin, quand le clairon a fini de sonner la *Marche*, cela et tant d'autres choses encore n'appartiennent qu'au milieu du marin !

J'étais heureux de faire triompher quelques idées personnelles. Ainsi, depuis seize ans que j'étais dans la Marine, je n'avais jamais compris pourquoi les moyens de sauvetage n'étaient pas plus perfectionnés. Londres accepta mes suggestions. Grâce à la compréhension de Lago, notre ingénieur, nous aurions bientôt assez d'engins pour sauver tout le monde si l'on sombrait. Les radeaux, disposés sur des berceaux inclinés, se largueraient d'eux-mêmes en cas de naufrage. De jour, des fumigènes mis en fonction par leur propre chute signaleraient l'emplacement de l'esquif par leur panache de fumée, tandis que des lampes à renversement s'allumeraient de nuit dès que le flotteur serait à l'eau. Enfin, l'usage du pemmican et du *horlick*, que j'avais rapporté tout droit de la Royal Air Force, donnerait à chaque homme de quoi survivre dix jours. Mais le plus étonnant, c'était la bataille qu'il me fallait livrer contre mes officiers et mes hommes. Ils montraient une répugnance marquée à tout ce qui évoquait le naufrage. J'avais tenu bon et les consignes seraient simples désormais : en convoi, tout le monde devrait porter sa ceinture capelée, de jour comme de nuit. Si le bâtiment coulait, les hommes

n'auraient qu'à se jeter à l'eau pour retrouver les flotteurs largués automatiquement.

Ces innovations, je viens de le souligner, n'étaient pas toujours faciles à mener à bonne fin. Le hasard des embarquements ne m'avait fait connaître d'aucuns de ceux qui étaient aujourd'hui sous mes ordres.

Aussi mes quinze ans de navigation sur toutes les mers ne comptaient encore pour rien à leurs yeux. Ils voulaient bien honorer de leur estime le pilote de chasse, certes, mais, jusqu'à plus ample informé, me reconnaissaient mal le droit de conduire un bateau.

Si j'étais certain de triompher un jour de leur répugnance, notre vie actuelle dans l'arsenal ne s'y prêtait pas.

..

Je retrouvais surtout des officiers et un équipage français et, parmi les Français, ils étaient à leur façon exceptionnels.

L'art de commander est bien divers suivant les pays. Depuis deux ans que j'appartenais à une formation anglaise, j'avais oublié l'habitude française de demander le pourquoi des choses. Je retombais dans cette tournure d'esprit. Nos Français veulent tout savoir, il leur faut de chaque ordre une explication. Si, par vertu militaire, ils n'osent pas toujours la demander, on les sent malheureux et mal disposés à obéir là où ils mettent le plus grand empressement à bien faire quand on leur en donne les raisons. Et plus que les autres, les caractères susceptibles sont difficiles à manier. Tout leur semble suspect, même si l'on se tait par observance du secret.

D'aucuns estiment inutile, dans une communauté militaire, de suivre toutes ces nuances psychologiques. Mais dans ce milieu très spécial des Français libres, la psychologie avait vraiment repris ses droits.

Je venais de remplacer le capitaine de frégate Roux. Après les avoir conduits dans les chemins difficiles du début, il était adoré des hommes. C'était une chose délicate de prendre sa suite.

Oh ! bien sûr, ils regardaient avec sympathie le pilote de chasse victorieux. Quelques-uns, je le savais, m'appelaient déjà « Spitfire », un surnom somme toute plus agréable à porter que tant d'autres ! Mais pour s'imposer à ce groupe de marins chevronnés, il fallait bien autre chose que ma petite gloire d'aviateur ; j'aurais osé, dès le départ, leur montrer que, les yeux bandés, je savais toujours faire un nœud de chaise en un tournemain, je suis sûr que j'aurais plus vite conquis leur estime. Cela viendrait. Et j'avais trop bourlingué dans ma vie, pour ignorer que je trouverais mon meilleur atout dans les manœuvres bien réussies.

En attendant, amarrés à quatre, nous avions encore de longues semaines à rester immobilisés contre le quai de Wallsend.

Je ne trouvais qu'un moyen de toucher nos gens, leur parler. Je pris l'habitude de les réunir assez souvent, de façon irrégulière, pour commenter les événements du jour, pour discuter réparations, pour dire n'importe quoi. Mieux, je provoquais leurs interventions, les poussais à m'interroger. La contradiction n'était pas défendue.

Car on ne traitait pas l'équipage du *Brazza* comme un autre. Chacun de ces hommes avait au moins un être cher laissé en France. Il lui fallait, pour oublier, des passions, colère ou joie. Cela, mes officiers, qui avaient besoin pourtant des mêmes stimulants, ne le comprenaient pas toujours. Pourquoi réunir nos hommes, semblait-il au hasard, à des dates irrégulières, pour simplement leur parler ? Mac Corkell, mon petit maître d'hôtel, le saisissait cent fois mieux. Mac n'était pas de ces intendants qui, enfermés dans leur office, ne participent pas à la vie du bord. Après avoir demandé d'ajouter à ses fonctions celle de matelot asdic, il était vite devenu le meilleur écouteur.

Mais il écoutait aussi les uns et les autres, savait évaluer le climat du jour et, poliment, me faisait tâter le pouls de l'équipage.

— Commandant, puis-je vous dire un mot ?

Je souriais. Il savait qu'il pouvait se confier à moi.

— Eh bien ! dans le poste des mécaniciens, ça ne va pas. Hier, quand vous nous avez parlé d'un peu tous à bord, vous les avez oubliés.

Après le débarquement d'Afrique du Nord, Mac notait :

— Commandant, ça va mal. L'équipage s'inquiète. Il ne comprend pas bien pourquoi on ne va pas à Alger.

On se serait inquiété à moins ! Ainsi, presque chaque jour, sans qu'il ait prononcé un nom, Mac Corkell me mettait sur la piste des idées en dérive.

Je me promenais dans les coursives et dans les postes. Malgré plusieurs mois d'arsenal, le fond du moral demeurait intact. Il existait un état d'esprit très différent de celui que j'avais connu chez les meilleurs éléments du *Courbet*. Les hommes n'étaient pas impatients d'en découdre. Ils avaient déjà combattu, c'étaient des vétérans apaisés qui, à l'occasion de la trêve des réparations actuelles, profitaient de la vie, couraient les bals et les jupons. Il restait bien quelques fanatiques que ces plaisirs offusquaient et qui ne rêvaient que plaies et bosses. Je n'étais pas de ceux-là. Je venais de me battre longtemps, j'étais en règle avec ma conscience, et comme je voyais peu de raisons, malheureusement, pour que cette guerre finisse bientôt, comme j'étais sûr de la retrouver dès la sortie du port, je réprouvais ceux qui voulaient nous voir vivre dans l'affliction. Je tenais qu'une bonne guerre se fait avec de gais lurons.

Le bord n'en manquait point.

**

Le commandant qui aurait voulu exercer ses prérogatives sans observer toutes ces nuances, comme cela peut se faire dans l'armature rigide des règlements, je suis presque sûr qu'il aurait commis une grave erreur. Des exemples, d'ailleurs, sur d'autres bateaux, l'avaient prouvé récemment.

Je fus aidé dans cette tâche par un accident.

Les premiers jours de décembre je rentrais un soir de

Londres pendant qu'une alerte de bombardiers allemands était en progression. Il était plus de minuit, mais le fidèle Mac Corkell avait préparé mon souper. Après avoir pataugé dans la neige, j'avais retrouvé avec délices ma salle à manger. Je savourais un excellent poisson quand j'entendis au dehors un plouf suivi de cris d'appel. Un souvenir récent, la noyade du second maître Roudaut, me hantait. Un mois plus tôt, trompé par l'obscurité, il avait basculé par-dessus la rambarde. Le violent courant l'avait entraîné et, quand nous étions arrivés, aucun indice au-dessus de l'eau, rapide et boueuse, n'avait permis d'orienter nos secours. Cet événement m'avait frappé bien davantage que j'aurais cru. Il y a dans notre sensibilité une place plus vulnérable à l'accident individuel qu'à la catastrophe collective. Aussi, je fus en quelques secondes sur la plage arrière, je poussai un radeau dans le fleuve et, sans réfléchir, sautai dans le noir. L'eau, près des rives, était couverte de paillettes de glace. J'essayai de me diriger vers le point d'où venaient les cris. A bord, malgré le black-out, quelques lumières couraient dans les passavents. Je hurlai pour attirer les recherches dans notre direction, mais le grondement des batteries antiaériennes couvrait ma voix. Le courant me dépalait. Un autre sauveteur venait de sauter à l'eau. Nous agrippâmes l'homme prêt à couler. Il ne fut pas trop de nos efforts conjugués pour le maintenir en surface. La chance nous aida. En abord du fleuve, un contre-courant nous ramenait vers le *Brazza*. Le radeau se trouva sur notre route. Nous hissâmes l'homme, mais, à bout de force, n'arrivâmes pas à y grimper nous-mêmes. Enfin, secourus et déhalés avec un lance-amarre le long du bord, vingt bras nous mirent hors de danger.

Resté deux jours sans pouvoir reprendre chaleur, je m'étais bien juré de ne jamais sauter à nouveau dans une rivière glacée, en plein black-out et par un fort courant, pour un cochon d'ivrogne qui ne m'avait même pas remercié.

Mais la récompense fut rapide. Le tempérament sportif chez l'amiral Auboyneau avait dû être saisi par l'as-

pect de notre sauvetage. Aussi, trois jours après, le quartier-maître cuisinier partageait avec moi la citation suivante : « Dans la nuit du 2 décembre, s'être jeté dans le black-out et par une température glaciale dans la Tyne pour sauver un officier marinier de son bord qui se serait noyé sans sa courageuse intervention. »

J'étais très fier d'avoir la médaille de sauvetage. Personne ne l'a jamais eue sans faire acte volontaire de bravoure.

Mais ce que j'y gagnai, avant tout, ce fut une estime particulière de mon équipage. Que j'aie pu montrer cette connaissance familière du milieu liquide fit plus, pour ce que je cherchais, que vingt longs discours.

*
**

Nos réparations s'achevaient avec la fin de l'année.

A notre douleur d'apprendre le sabordage de Toulon, nous avions senti renaître, vivaces, tous les liens qui nous unissaient à nos anciens bateaux. Le débarquement en Afrique du Nord suscita nos espoirs. Les désillusions suivirent. Mais elles se tempéraient maintenant de la joie de bientôt reprendre la mer.

Nos hommes garderaient de Newcastle un souvenir ému. Les faubourgs de Wallsend, villages miniers, n'étaient pas sans grandeur. Pour peu qu'on s'écartât de la route, on se trouvait devant des amas de scories, hauts comme des cathédrales. Un énorme volant tournait qui faisait descendre les cages des mineurs au fond des puits, avec un grincement aigu comme un cri de mouette. Le soir venu, les *pubs* étaient pleins de « gueules noires » robustes et trapus, qui chantaient *Weel May the Keel Row*.

Wallsend, la fin du mur, j'avais demandé pourquoi ? C'est qu'au temps des Romains d'Hadrien il avait fallu bâtir une haute muraille, entre Newcastle et Bowness, pour défendre contre les Scots pillards le riche pays des moutons des Cheviots et des bœufs de Durham, dans les grasses prairies qu'arrosent la Wear et la Derwent.

Mais il ne restait du mur féodal que les levées couvertes de chardons d'un talus grossier, que je suivais parfois au cours de mes promenades.

*
**

Au soir du 24 décembre 1942, le *Savorgnan-de-Brazza*, sous mes ordres, sortait des Minches écossais et, laissant par bâbord l'île d'Arran, embouquait le Firth of Clyde. Nous allions à Greenock pour achever notre entraînement de guerre. C'était la première fois que j'allais rentrer un navire sur une rade encombrée.

Pour cela le destin avait choisi la nuit de Noël ! Cette seule phrase, autrefois, m'aurait donné froid dans le dos.

Parti de Newcastle cinq jours plus tôt, nous avions contourné toute l'Ecosse. Après avoir suivi les chenaux entre Stornoway et Portree, nous arrivions la nuit faite.

Dès le milieu de l'après-midi, un message m'était parvenu du captain D. de Greenock. (Captain dockyard : quelqu'un comme le major général de nos arsenaux.)

« Après avoir franchi le barrage, vous ferez votre mazout au pétrolier qui se trouve au poste 14. Stop. Vous irez mouiller ensuite au poste 25. »

C'était simple, mais pour moi inattendu ; tant de prévoyance me surprenait. Je fis compliment à notre officier de liaison de la célérité des services britanniques. Hodge voulut bien s'en montrer flatté.

Ronald Hodge avait juste embarqué avant notre départ. Il appartenait à la Royal Navy Voluntary Reserve et, en temps de paix, exerçait à Londres la belle profession d'architecte.

Il nous avait plu du premier abord. Mince et brun, le visage spirituel, il parlait très convenablement le français, me marquait une déférence de bon aloi et avait conquis en quelques jours le carré des officiers.

J'étais soucieux. J'allais faire mon premier accostage depuis le temps très lointain où, commandant du remorqueur de haute mer *Mastodonte* pour la durée d'une

croisière à Conakry, je m'étais initié aux joies de la manœuvre. Dire que j'étais tout à fait à l'aise serait mentir. La rade de Greenock était encombrée d'un convoi en partance, nous allions arriver dans le black-out. Je n'avais jamais vu le port que d'un œil distrait de passager, le jour de notre premier contact avec la Grande-Bretagne.

J'avais retourné ces idées dans ma tête un bon bout de temps. Mais, officier de marine français, pour la première fois que j'arrivais sur cette rade, il n'était pas question d'éluder une manœuvre délicate. Mon espoir était que la nuit serait claire. Hélas ! vers dix-neuf heures, nous venions de passer la pointe de Bute-Island, quand la neige commença à tomber. Bientôt, la visibilité n'excédait pas la longueur du bateau et c'est au radar que je dus confier de chercher, de mille en mille, les énormes bouées coniques en métal qui jalonnaient le Firth. J'avais réduit notre vitesse à cinq nœuds. A minuit, le *Brazza* était devant le barrage d'entrée. Le remorqueur de garde restait invisible, mais, à travers les flocons serrés, nos lampes *Scott* arrivèrent à échanger les signaux rituels. La porte était ouverte.

Ce n'est qu'après deux heures de recherches et après avoir approché une demi-douzaine de bateaux que je trouvai enfin notre pétrolier. Le timonier l'attaqua en vain au projecteur, pas de réponse. Vraiment, il se présentait bien, mon premier accostage ! On voudrait un quai ensoleillé, des défenses pansues, pas de vent. Je n'avais que ce rafiou où personne ne répondait à nos signaux et, dans une visibilité de cent yards, nous dérivions ferme, courant du travers, car notre ravitailleur était embossé.

De guerre lasse, je l'accostai d'assez près pour que nos propres matelots pussent sauter à son bord tourner les amarres. Parbleu ! c'était la nuit de Noël ! Hodge avait dû batailler plus d'une demi-heure pour qu'on commence à refouler le gas-oil. A cette heure, ce jour-là et par un temps pareil, nul n'avait imaginé à bord du pétrolier qu'il se présenterait un quémandeur. Mais la

plaisanterie n'était pas finie. Le ravitaillement terminé, il fallait trouver notre poste à l'autre bout de cette rade, où le radar révélait la présence d'une armada. Je renonce à décrire nos vicissitudes. Le ciel commençait de blêmir quand nous mouillâmes enfin cinq maillons de chaîne dans notre « berceau », suivant l'expression anglaise. Tout de même, je n'étais pas peu fier de m'en être tiré sans accroc. L'air faussement désinvolte, j'allai me présenter au captain Saunders, le captain D. de Greenock, dès l'ouverture des bureaux.

— Mais pourquoi êtes-vous rentré de nuit, par cette pauvre visibilité ? C'est de la folie, il fallait mouiller au large et attendre le jour ou une éclaircie.

Je compris d'un coup que j'avais pris mes instructions trop à la lettre. Mais je ne me démontai pas.

— Oh ! captain, ce n'était pas difficile, j'ai préféré en finir tout de suite.

..

J'avais devant moi le rôle d'équipage. Je ne pouvais pas m'empêcher de penser à ces messages d'avant guerre : « Demande que mon effectif en déficit de trois pour cent soit complété d'urgence avant l'appareillage », ou encore : « Déficit de deux timoniers hospitalisés rend très difficile service courant ».

Sur le *Brazza*, nous étions sûrs, du moment que se seraient estompées derrière nous les rives du Firth de la Clyde, que pas une relève ne viendrait, pas un seul homme nouveau. Accidents ou maladies, il faudrait marcher quand même, et des messages comme ceux que je venais d'évoquer auraient été de pures plaisanteries. Nous faisons la guerre et tous nos règlements devenaient caducs. Ils ne s'appliquaient jamais au bon moment. Il m'avait donc fallu édicter des règles particulières. Elles avaient toutes le même but : maintenir intact notre potentiel humain, car chaque individu est indispensable à la bonne marche de l'ensemble, surtout aux postes de combat.

C'est dans ce sens que je rédigeai mon premier ordre.

La valeur du bâtiment au combat est gravement diminuée quand son effectif n'est pas complet. Tout homme qui, faute ou négligence, se rend indisponible, est donc un criminel. En conséquence :

1° Tout marin qui sera atteint d'une maladie vénérienne continuera son service. Afin que nul n'en ignore, je citerai son nom au début de chacune de mes causeries et il sera stigmatisé publiquement ;

2° Tout marin sera puni qui fera l'imbécile en s'exposant nu au soleil tropical, sous prétexte de se brunir, au risque de se causer des plaies graves. Brûlé, il ne sera jamais exempté de service et recevra à sa guérison un nombre de jours de prison égal à la durée de sa maladie ;

3° Tout marin qui, dans une rixe à terre, se sera laissé blesser de telle façon qu'il ne puisse assurer son quart, sera gravement puni. Il ne sera pas puni si, pour éviter d'être blessé lui-même, il porte un mauvais coup à son adversaire. Cette règle n'a qu'une exception : il est défendu de se battre entre gens du *Brazza*. Le crime le plus impardonnable est celui de blesser l'un de vos camarades ;

4° Tout marin qui sera trouvé en état d'ivresse à bord sera mis aux fers et laissé aux fers même au poste de combat. (Cela équivaut à une condamnation à mort si le bateau est coulé.)

L'ivresse à terre, si elle n'a entraîné aucun danger pour autrui, ne sera jamais sanctionnée.

Ainsi sommes-nous partis sur des bases légèrement, très légèrement différentes de celles de notre Marine du temps de paix !

5 janvier 1943. — Je suis encore chaviré par ce que m'a appris hier le directeur de notre Génie Maritime, M. Kahn. Je le connaissais très peu en France. Ici, l'impérieuse supériorité de son esprit, toujours bouillonnant, lui

marque une place de choix que ne fait qu'accentuer son physique, front de penseur et mâchoire agressive.

J'ai appris à le mieux connaître à la faveur d'une proposition que j'avais faite à notre état-major. Ceci mérite une parenthèse. Quand j'avais pris le commandement du *Savorgnan-de-Brazza*, un de mes premiers soucis avait été de me replonger dans le métier de la mer. Par hasard, un peu d'ingéniosité aidant, j'avais construit un petit appareil qui permet de tracer les routes des deux adversaires au moment où le navire chasse un sous-marin.

Les traceurs de route sont d'une aide incomparable pendant l'attaque. Ils ont le tort de coûter un millier de livres et ne dotent, en conséquence, que les grands bâtiments. Mon engin rudimentaire ne revenait qu'à la modeste somme de sept livres et je l'avais proposé à l'Amirauté anglaise. Deux délégués étaient venus exprès de Londres pour faire des exercices réels contre un sous-mersible en plongée.

M. Kahn, frappé par la simplicité de ma petite invention, m'en avait marqué de l'estime et, depuis cette époque, une amitié dont je suis fier.

Il me rencontra donc, hier, dans un couloir de Westminster, me tira par un bouton jusque dans son bureau, nous ferma à double tour avec un air de conspirateur.

— Vous allez me jurer que vous ne toucherez mot à personne de ce que je vais vous dire.

Il ouvrait, ce disant, une énorme armoire en fer et, dans l'armoire, un coffre-fort d'où il tira une liasse de papiers.

— Voici. Nous sommes à un moment crucial de la guerre scientifique. Les deux camps sont sur la voie d'une découverte qui assurera la suprématie sans coup férir au gagnant. Il s'agit d'un explosif dix mille fois plus puissant que tout ce que nous connaissons jusqu'ici.

J'avoue que je restais éberlué, tandis que, me montrant ses papiers un à un, mon savant interlocuteur m'expliquait que la désintégration de l'atome était sur le point d'être réalisée. Il m'expliqua que cela conduirait, suivant

Einstein, à la libération de chaleurs prodigieuses et, d'ailleurs, à la transmutation de la matière, le vieux rêve des alchimistes.

Je me demande aujourd'hui si j'ai rêvé.

**

Quelques semaines avant le départ, un soir, je faisais les cent pas sur la plage arrière, quand le canot des permissionnaires accosta. En deux bonds, un énorme chien, bousculant les matelots encore assis aux bancs, s'affala sur le plateau de coupée. Ce beau terre-neuve femelle, de cinquante-deux kilos, le poil luisant, noir et frisé, avait seulement oublié son pedigree. C'était une chienne superbe.

Je m'approchai des marins alignés pour l'appel et les interrogeai, l'air sévère, car il est interdit d'amener un animal à bord sans la permission du commandant.

— Oh ! elle s'est précipitée toute seule dans le canot. Y a rien eu à faire pour l'en déloger. Et c'est pas facile avec sa gueule !

De fait, la gueule était d'importance, avec les crocs luisants entre les dentelures des lèvres, et les yeux injectés de sang, signe de race, étaient rien moins que rassurants.

Une belle bête, certes, dont le volume justement m'inquiétait. Je transigeai :

— Vous la laisserez dormir à bord et demain matin vous la renverrez à terre par le canot des cuisiniers.

— Bien, commandant !

Trois jours plus tard, Herbout frappait à ma porte.

— Commandant, vous vous souvenez du gros terre-neuve. Je l'ai rencontré tantôt dans la coursive avant. Le capitaine d'armes dit qu'on l'a vu venir à la nage...

Je n'en crus rien.

— Mon cher, je veux bien d'une mascotte, mais celle-ci est vraiment encombrante. Vous priez le capitaine d'armes de faire reconduire à terre l'intrus et vous lui direz de ne pas se foutre de moi... A la nage !

Herbout, correct, a claqué des talons. J'aime ce jeune

midship, mince et sportif, au visage tout en hauteur. Son frère et lui étaient encore enfants quand les Allemands, en 1940, arrivaient aux portes de Brest. Une mère courageuse les embarqua avec elle sur l'un des derniers remorqueurs qui quittaient la Penfeld. Elle en a fait deux aspirants pleins de flamme.

Pourtant, à peine adolescent, son inexpérience de la mer, et même de la vie tout court, son élocution encore enfantine qu'aggravent un léger défaut de prononciation et une grande prolixité, auraient dû l'handicaper. En fait, il conduit à sa façon les plus vieux quartiers-maîtres chevronnés du bord ; tous lui obéissent sans réticence avec une affection de copains. Herbout confirme ainsi toute la part d'instinct que comporte le problème du commandement ; il est de la bonne graine de conducteur d'hommes.

J'avais oublié l'incident, quand, à une semaine de là, descendu à Glasgow pour quelques achats, je rencontrai de nouveau la grosse chienne terre-neuve. Elle accompagnait trois permissionnaires du bord. J'observai de loin son manège. Si quelque marin français passait sur le trottoir d'en face, elle courait d'un trot lourd de plantigrade, flairait sa trace, lui faisait un bout de conduite, puis rejoignait au galop le trio du *Brazza*.

Quand le train qui me ramenait à Greenock s'arrêta en gare, il faisait nuit. Je me hâtai vers la sortie quand je remarquai de nouveau le terre-neuve courant en tête des voyageurs. Je décidai d'en avoir le cœur net et ralentis le pas pour arriver le dernier. Sur le quai, nos permissionnaires embarquaient et devaient repousser à grandes bourrades l'animal obstiné à monter dans leur canot. Mes ordres étaient exécutés. Aussi bien, l'énorme animal eût-il difficilement passé inaperçu à notre bord.



Le commodore du convoi achevait de nous donner ses instructions. Il y avait bien une centaine de commandants

assis à leurs bancs, dans la grande baraque blanchie à la chaux, sages comme des écoliers. Les fenêtres encadraient des secteurs de la rade de Greenock. C'était le moment de la renverse du courant, la multitude des bâtiments évitaient autour de leur ancre.

Un pâle soleil d'hiver, exceptionnel en janvier dans ce coin d'Écosse où la pluie tombe trois cent vingt jours de l'année, faisait étinceler dans les lointains les derniers contreforts des monts Grampians couverts de neige et mettait dans la salle une note de gaieté.

— Et maintenant, je passe la parole à notre très honorable chef d'escorte, le commandant du *California*.

Le lieutenant-commander Reynold se leva. C'était un petit officier au visage cramoisi, tiré à quatre épingles, avec un mouchoir blanc de batiste dans sa manche, touche de snobisme qui détonait dans cette assemblée de capitaines marchands aux allures plus frustes.

— Notre escorte sera composée de quatorze bâtiments répartis suivant le schéma réglementaire des « North Atlantic Convoys Instructions ». Le commodore vous a donné tous les renseignements concernant les manœuvres de vos bâtiments. Il est inutile que je vous ennuie avec le détail de celles des escorteurs. Chacun d'eux a reçu ses ordres. Mais il faut que vous sachiez que tout bâtiment torpillé sera secouru par l'*Ohio* et le *Texas*. S'il fallait un troisième bâtiment, le *Savorgnan-de-Brazza*, que j'ai placé en arrière-garde, viendrait renforcer les autres.

Le lieutenant-commander resta muet quelques instants ; il semblait chercher la suite de son petit speech.

— *Any questions ?*

Il planait dans la baraque une sorte d'atmosphère grave. Nous étions à l'époque où les sous-marins allemands, innovant les attaques en meutes, semaient la panique et la mort parmi nos convois ! Rien n'était indifférent, à ces visages basanés, des manœuvres prévues, des précautions à prendre, des secours à attendre. Si parler est souvent verbiage, ici chaque mot prenait sa valeur. Ce groupe d'hommes rassemblaient à eux tous une énorme

somme d'expériences. A la question du chef d'escorte, cinq ou six doigts se levèrent.

— Je ne suis pas satisfait de mon poste, dit un grand gaillard tout ridé, qui devait bien avoir un demi-siècle de mer derrière lui. Oh ! excusez-moi, je suis le capitaine Stork, du *Caledonian*. Je transporte 30 tonnes de mélinite. Je trouve que je me serais senti plus confortable au centre.

Quelques-uns rirent. Chacun, bien sûr, avait la même préférence.

— La demande du captain Stork est logique, intervint le commodore. Je vous ferai parvenir une rectification avant l'appareillage.

Le vieux commandant se rassit, visage fermé, sans montrer sa satisfaction.

Un autre se levait, un petit homme qu'on aurait pu prendre pour un employé de banque. Pourtant, il commandait le plus gros navire du convoi.

— Pendant notre dernière traversée, j'ai eu un feu de cheminée. C'était le jour, aussi ce n'était qu'un peu de fumée. Si cela se produisait de nuit, que dois-je faire ?

— Sortez du convoi, éloignez-vous-en jusqu'à ce que l'incendie soit éteint, puis ralliez au lever du jour. Vous pouvez filer 18 nœuds. Ce sera vite fait. Dans ce cas, *Ohio* vous escorterait jusqu'à ce que vous ayez rejoint le gros.

J'avais aussi une doléance à présenter. Le poste d'arrière-garde me convenait aussi mal que possible. C'est ce que j'expliquai avec le trac d'un nouveau devant cet aéropage de vétérans.

— Nous filerons onze nœuds de moyenne. Or ma vitesse maximum est de quatorze nœuds. Avec mes deux diesels, je peux marcher en permanence au voisinage de cette allure. Mais, en revanche, il me serait impossible de pousser des pointes pour rallier le convoi si j'étais obligé de m'en détourner, ne fût-ce que quelques minutes, pour une attaque contre sous-marins. Si vous me demandez mon avis, je préférerais être mis en avant. De cette façon,

si je perds trop dans une manœuvre, je n'aurai qu'à rétrograder dans le dispositif de protection.

— Je vous mettrais bien en tête, consentit le lieutenant-commander, mais j'ai besoin là d'un bâtiment bien armé contre les avions.

— Avec mes 138 qui peuvent tirer en fusant au site faible, j'ai 37 armes antiaériennes : Bofors, Oerlikons, mitrailleuses.

— Dans ce cas, je n'y vois pas d'inconvénient. Vous prendrez l'avant-garde. Le *California* ira en queue. *Any other questions ?*

Non, pas d'autres questions, la classe des vieux élèves était satisfaite. Ma première conférence de convoi s'achevait.

Pour quitter la baraque, entourée d'un triple réseau de barbelés, il fallut à nouveau, par l'unique passage, montrer trois fois patte blanche, comme à l'arrivée. J'appréciai ce luxe de précautions qui devait assurer le secret de notre départ.

**

Le jour de l'appareillage était enfin arrivé. A notre effectif manquait toutefois la traditionnelle mascotte du bord. Pour encombrante qu'elle fût, c'est la grosse chienne terre-neuve qui vint s'inscrire au rôle. Cela se passa de la façon la plus simple.

On avait rappelé aux postes de manœuvre et démaillé la chaîne du coffre, situé à quelque quatre cents mètres du quai, quand un quartier-maître mécanicien demanda à me parler.

La chose était assez inhabituelle pour que j'en tinsse compte.

— Eh bien ! qu'y a-t-il ?

— Ben voilà, commandant, il faut pas m'en vouloir, c'est rapport à la « Cuite », vous savez, le chien.

— Oui, et alors ?

— Alors, elle est à bord.

Penché vers l'avant, par-dessus le pavois, je la voyais vautre à plat ventre, comme chez elle.

Que pouvais-je faire devant cette preuve vivante de la fidélité ?

Mais je tenais mon homme.

— Et comment est-elle venue ?

— A la nage, commandant.

Je n'insistai pas.

— Pourquoi l'appellez-vous la « Cuite » ?

— Ben, parce qu'elle a pris l'habitude de faire les bistrots avec nous. Alors, on lui donne de la bière et quand elle a bu elle est marrante.

— Bon, ça va. Maintenant, tu es responsable des saletés qu'elle fera à bord. Compris ?

— Pour sûr, commandant, la moindre des choses.

Ainsi, la « Cuite » embarqua officiellement à bord le 22 janvier 1943.

*
**

Trois jours plus tard, nous nous trouvions quelque part entre l'Irlande et l'Angleterre. Un coup de surôit nous avait pris dès la sortie de la Clyde et, depuis quarante-huit heures, bateau et gens s'amarinaient.

Dans la nuit d'encre la vie du navire n'était plus qu'une chose étrange. Les superstructures craquaient dans les coups de roulis et, sur la houle creuse, une danse irrégulière nous faisait décrire des trajectoires fantasques. Tassé dans l'encoignure bâbord de la passerelle, j'écoutais la nuit s'écouler au rythme argentin de l'asdic. Le ciel ne laissait deviner aucune clarté, les crêtes des vagues étaient sans phosphorescence, le halo de la rose des vents était trop pâle pour donner le moindre reflet. Vers l'arrière, nos regards plongeaient en vain dans cette ombre d'où nous émergions. La mer se devinait au bruissement de l'eau contre la coque qui allait s'éteindre dans le sillage. Et c'était tout. Pourtant, soixante-deux bateaux étaient là, derrière nous, qui ahaïaient contre les vagues.

— Commandant, le radar vient de tomber en panne.

C'était grave. Naviguer à toucher ce troupeau invisible, sans l'aide du précieux appareil, devenait une acrobatie dangereuse.

— Appelez le commandant en second.

Il était trois heures du matin, mais j'avais dispensé le lieutenant de vaisseau Saint-John de Crèveœur de tout service sur la passerelle. La règle aurait voulu que le quart de quatre à huit fût pris par lui. Mais il était seul à bord à savoir dépanner notre phare-radar ou notre asdic. Aussi, quelle que fût l'heure, si l'un de ces deux appareils d'importance vitale donnait signe de défaillance, et c'était fréquent par mauvaise mer, mon second arrivait dare-dare pour le réparer. Crèveœur portait une trousse d'instruments miniatures dignes d'un horloger. D'ailleurs, ne réparait-il pas les montres à ses moments de loisir ! Il n'était pas rare, en entrant dans sa cabine, de le surprendre en train de rajuster les cent pièces d'un chronomètre.

Crèveœur arrivait. Par l'échelle en fer il disparaissait là-haut dans le noir, sa petite trousse et sa sage expérience d'horloger radariste en poche. Je savais que les phosphorescences vertes renaîtraient bientôt sur l'écran.

J'évoquais, dans l'attente, son visage de nonchalance souriante. Crèveœur, avec de bons yeux pleins de dévouement, avait une gentillesse d'homme courtois, d'autant plus remarquable que, je ne sais par quelle aberration, il était assez négligé de tenue. L'équipage l'appelaient le « Père La Cloche ». Cela disait tout. Mais le « Père La Cloche » était adoré de tous et de tous admiré, quand, ses petits tournevis en main, il disséquait l'appareil malade. Qu'auriez-vous désiré ? Crèveœur était plus passionné par la tenue de notre radar que par la sienne propre. Quel commandant dénaturé eût osé s'en plaindre en temps de guerre ?

— L'avarie est réparée.

L'annonce me fit sursauter, puis je retombai dans la monotonie du quart.

— Il est tout de même formidable, ce copain-là ! dit une voix près de moi, d'un ton appréciateur.

Je n'avais pas entendu venir Marnac, l'officier de quart. Il avait une démarche de Sioux et, d'ailleurs, un visage basané de Peau-Rouge, avec deux rides qui enca-

draient sa bouche et un œil aux trois quarts fermé. Mon officier de manœuvre était un garçon original. Dans l'ombre, il venait de me cogner avec sa bouteille Thermos, toujours pleine de thé, qu'il portait en tous lieux sous son bras, à l'instar d'une longue-vue. L'équipage, bien entendu, l'appelait « Cup of tea ». Après avoir boulingué comme skipper de trois-mâts finlandais entre l'Australie et l'Europe, Marnac était devenu, après quelques détours, le navigateur de notre esquif. Le hasard m'avait fait faire autrefois sa connaissance au Luna-Park de Cholon, près de Saïgon. Il était monté sur scène pour défier un prestidigitateur chinois et avait cassé, avec force pitreries, deux bonnes douzaines d'œufs, à la joie de tous. Le public croyait assister à un numéro comique prévu, tandis que le forain habile faisait rapporter une corbeille pleine d'œufs. Marnac, toujours de bonne humeur, était un aimable fantaisiste, sauf pour son métier qu'il faisait avec passion.

— Alerte bâbord arrière, cria le porte-voix de veille.

La phrase avait retenti en même temps qu'une lueur révélait soudain la passerelle, se multipliait sur chaque vitre, montrait tout notre petit groupe, chacun surpris dans une attitude familière. Une explosion ébranla l'air, si proche qu'on en sentit le souffle. C'était mon baptême du feu sur mer. Un bâtiment venait d'être touché. A la première gerbe de flammes de la torpille succédèrent des lueurs d'incendie qui dansaient sur chaque crête et faisaient ressortir les silhouettes noires des bâtiments.

— Rappelez au poste de combat !

— *Sherry, sherry*, répéta le haut-parleur de la radio-téléphonie qui rompait pour la première fois le silence depuis notre départ.

En quelques secondes, des fusées aveuglantes suspendirent au ciel leurs parachutes et, presque aussitôt, des roulements de canons emplirent l'air.

Sherry ! A ce mot conventionnel, je savais que nous devrions faire un tête-à-queue complet et illuminer l'horizon sur trente degrés de sa circonférence.

— Artillerie parée.

— Machine prévenue.

— Peut-on ouvrir le feu ?

Les interjections et les ordres se croisaient de partout, descendaient par les porte-voix, se mêlaient au brouhaha de l'équipage, au martellement des pas qui couraient aux pièces. Le scénario de l'exercice se répétait, comme s'il n'était toujours qu'un exercice.

— Ouvrez le feu !

Un fracas ébranla toute la passerelle ; notre pièce deux venait de tirer son premier obus éclairant. Nous n'avions rien d'autre à faire. Il ne nous revenait pas de poursuivre le sous-marin, car l'attaque s'était passée sur l'arrière et le *Brazza* était en avant-garde.

Nous avions accroché maintenant au ciel une dizaine de fusées éclairantes.

— Suspendez le feu !

Le silence des canons réhabilita les bruits moindres de l'asdic et de la mer.

Le convoi, découpé en ombres chinoises sur le fond luisant des vagues, continuait de s'avancer vers l'Ouest. Déjà assez loin derrière, le bâtiment touché était stoppé sur place et commençait à couler, pendant que deux corvettes s'affairaient à lui porter secours.

Le *Brazza* était revenu au cap primitif et regagnait avec peine sur le gros. Une à une, les étoiles suspendues aux parachutes vinrent mourir dans l'eau. L'obscurité nous happa, cent fois plus dense après ce feu d'artifice.

Loin derrière, une torche flambait sur l'eau, des gens mouraient, l'âme d'un bateau allait disparaître.

— Faites rompre du poste de combat.

Nous nous éloignons. Bientôt il n'y eut plus, au loin, qu'un feu pâle comme un fanal de pêcheur. Jamais je n'avais mieux compris le sens de l'expression : « On se demande si l'on a rêvé. » C'était si vrai que Marnac vint s'en assurer près de moi.

— Excusez-moi, commandant, mais je ne suis pas bien sûr de ce qui nous arrive. Il semble que rien ne s'est passé.

— Je pensais la même chose. Notre esprit a besoin de preuves. Mais ne sentons-nous pas ces relents de

poudre ? Et voici une vitre cassée par où les embruns vont nous tremper toute la nuit.

Marnac s'était éloigné. Il y aurait de longues heures pour moi avant l'aube qui nous délivrerait des fantômes de la nuit.

— Commandant !

L'odeur du pain chaud avait déjà frappé ma narine. Depuis que nous avions repris la mer, vers trois heures du matin, le boulanger m'apportait un quignon de pain frais de sa première fournée.

On aurait pu disserter à l'infini sur la vertu de règles militaires qui ne l'avaient pas fait faillir à cette tâche après le soubresaut d'un vrai poste de combat.

*
**

Vers six heures du matin, l'aube commença de révéler les hautes crêtes de houle avec, derrière nous, la danse des soixante-deux bâtiments du convoi.

— Commandant, je demande à stopper la machine bâbord. La ligne d'arbre chauffe.

Denaux, notre ingénieur mécanicien, venait, chose rare, de monter sur la passerelle. Il m'avait fait sa demande d'un air à la fois furieux et navré.

Il pensait certainement, sans oser le dire, que nous avions marché trop longtemps à l'allure maximum pour rejoindre notre poste après le combat de nuit.

Pour montrer que je partageais sa déconvenue, je pris le parti de descendre dans le compartiment des diesels.

Un garçon dont je commençais à bien connaître la silhouette s'affairait, burette en main, à toutes les articulations des moteurs. Maigre, le visage sérieux et inexpressif, le quartier-maître Geist semblait le génie modeste mais tutélaire des choses bien graissées, des roulements doux, de la mécanique satisfaite qui digère ses milles marins sans aigreur. Certes, sa burette n'avait pas cessé d'être diligente. Mais l'arbre peut-être un peu trop serré après les réparations avait chauffé si fort que l'acier du chapeau d'un palier portait des traces irisées.

Avec une machine, nous ne pouvions plus tenir l'allure du convoi et, à notre grande honte, j'avais dû avouer notre impuissance. Le chef d'escorte nous avait donné liberté de manœuvre pour rentrer à Greenock. Le pauvre Denaux était atterré. Les mécaniciens s'affairaient en tous sens et semblaient réclamer le poids d'une responsabilité que personne ne pensait à leur attribuer. Il m'était difficile de faire comprendre à Denaux combien j'appréciais le travail de ses hommes et de lui-même. Que je veuille être aimable, prodiguer des paroles de consolation, il le prenait aussi mal qu'une admonestation. Mon officier mécanicien, Breton de bonne souche, avait les qualités de race. Mais quel être susceptible, mon Dieu ! Je devais mettre mon esprit à la torture pour trouver les paroles qui ne le heurteraient pas.

Goudchaux, mon commissaire, se montra pour les couleurs. Il mesurait depuis notre demi-tour les inconvénients d'avoir fait des vivres pour quinze jours, quand nous serions le lendemain au port, et me faisait ses remarques du ton le plus respectueux du monde, tout en ayant l'air de se plaindre que ma haute autorité l'ait trompé sur la durée de notre croisière.

Goudchaux n'était vraiment pas du type courant. Avocat à la Cour d'appel de Paris, évadé par l'Espagne, il avait connu les prisons de Miranda avant d'être dirigé sur l'Angleterre. Son âge et sa valeur l'avaient désigné pour s'occuper de toutes les questions de droit au quartier général. Mais son enthousiasme, son désir de se battre en avaient fait le commissaire du *Brazza*.

J'appréciais sa franchise et lui expliquais, à lui qui n'était encore que très peu marin, notre jargon et nos coutumes, car j'aimais me faire comprendre de cet homme de mon âge qui n'avait pas craint de se lancer à l'aventure dans un milieu inconnu.

Je songeais à tant d'autres, plus désignés, qui n'avaient pas eu cet élan !...

**

Une bonne brise de suroît nous poussait la mer dans le flanc. A cinq nœuds, l'allure était fatigante.

— Nous n'arriverons que demain matin dans la Clyde, me dit Marnac, les pointes sèches en main.

La pluie tombait aussi légère, persistante et monotone que notre bon crachin breton. Je me répétais mentalement le proverbe local que nous venions d'apprendre tout neuf d'un pilote écossais :

« *In the Clyde, when you see the hills it is a sign of rain. When you don't see it is raining.* »

(« Dans la Clyde, quand vous voyez les collines, c'est un signe de pluie. Quand vous ne les voyez plus, c'est qu'il pleut. »)

Avec cela, on était toujours paré.

Une casquette de la Royal Navy émergeait de l'échelle de fer de la passerelle. Hodges, notre officier de liaison, m'apportait un message.

« Deux sous-marins sont signalés entre Londonderry et la Clyde. »

La nouvelle, peu rassurante, n'avait guère l'air d'émouvoir mon interlocuteur qui en était à son troisième bateau depuis le début de la guerre. Mais je n'avais pas encore pris la même habitude de ces voisinages déplaisants. Un fait était sûr : la moindre torpille par notre milieu nous enverrait au fond en une minute ; le compartiment des machines était trop grand et trop peu subdivisé pour que le bateau ait la moindre chance de surnager. Nous filions cinq nœuds à tout casser. En cas de rencontre, nous serions une proie choisie pour l'ennemi.

L'aube nous trouva à l'entrée de la Clyde, une aube sale, comme elles sont toujours en janvier dans ce pays. Déjà, l'île d'Arran était par bâbord arrière, et la mer beaucoup moins grosse. Dès que nous eûmes passé l'îlot de Cumbræ, les eaux devinrent calmes. On vit surgir de tous côtés les hommes sur le pont. Il y a une sensation bien spéciale, chez le marin, lorsque après avoir tossé

pendant des jours, le navire se trouve brusquement à l'abri. Même sans avoir le mal de mer, le corps est rompu par la tempête, à chercher sans cesse un équilibre incertain.

Nous croisons la *Roselys*, une des corvettes françaises basées sur Greenock, que nous voyions pour la première fois. Elle était chef d'une flottille française qui faisait, depuis le début de la guerre, un métier de chien. Sans cesse à la mer, ils escortaient sous toutes les latitudes les convois d'Atlantique et même ceux de Mourmansk. La *Roselys* était commandée par Bergeret. Peu de commandants avaient autant boulingué que lui ces dernières années.

Nous remontions la Clyde entre les rivages escarpés de Dunoon et les plages des Lowlands qui défilaient par tribord. La visibilité était excellente et, parfois, d'un cap, surgissait un petit port.

— Ça va mieux que la première fois, remarqua Hodges, à mes côtés.

Certes, cela ne rappelait que de loin notre première arrivée à Greenock.

Aujourd'hui nous ne faisons, en comparaison, qu'une navigation de plaisance ! D'ailleurs le convoi avait vidé la rade, le plan d'eau était libre.

Bien que notre retour nous fût imposé par les circonstances, je redoutais d'aller affronter le captain D... C'était un homme juste mais sévère, peu enclin à nous pardonner d'avoir raté notre premier départ.

Nous reprîmes notre entraînement, pointeurs au « dôme teacher », détecteurs à l'autobus asdic. Cet autobus asdic était une belle invention, le seul autobus, certainement qui fût commandé par un lieutenant de vaisseau. Il s'agissait d'un véhicule dans lequel on avait rassemblé tous les appareils destinés à détecter le sous marin sous l'eau et à le grenader. L'autobus parcourait les quais et, de bateau en bateau, venait apporter à domicile la meilleure façon de s'entraîner au port. Rarement un enseignement fut aussi instructif sous une forme plus plaisante.

*
**

Dix jours plus tôt, dans un coup de suroît, une vingtaine de bâtiments avaient chassé sur leurs ancres et s'étaient échoués au fond de la baie. Parmi eux se trouvait notre *Combattante*, tout flambant neuve... L'état-major avait décidé de changer son commandant. Patou fut désigné. Londres me demanda de lui céder un bon second. Ce bâtiment français, premier cadeau de la Royal Navy, devait être bien armé. J'y perdis l'excellent Daille. Bien que j'en comprisse la nécessité, je regrettai cet officier à l'esprit clair exceptionnel. D'allure effacée, il était pourtant la cheville ouvrière du bord. Les hommes se laissaient conduire par lui avec la plus grande facilité. Daille était calme et bon mais, en colère, son visage devenait violet, son ton cassant. Nul mieux que lui ne savait se faire obéir avec autant de dignité.

*
**

Notre retour provoqua des incidents inattendus. Il n'est jamais bon de retrouver les êtres et les lieux dont on s'était arraché deux jours plus tôt à grand renfort d'adieux comme s'il s'était agi d'une séparation définitive.

Mes matelots avaient profité exagérément de l'hospitalière Ecosse et des charmes de ses filles. Les coquins avaient poussé les choses assez loin pour donner de réels soucis aux parents de ces demoiselles. Aussi, je fus accablé sous le nombre des lettres éplorées. En quelques jours, plus d'un mariage se conclut avant notre prochain départ. Un de nos plus minables sans spécialité entra ainsi dans une fort honorable famille d'Ecosse. Peut-être en ferait-on un jour un lord !

De son côté, mon commissaire recevait un semblable courrier, aussi volumineux. On eût dit qu'un bon quart de l'équipage avait tenu à s'assurer une postérité avant de courir le risque de couler.

La loi écossaise permet le mariage après vingt et un jours de résidence. Quelques matelots n'étaient pas loin de considérer une aussi brève durée comme un guet-apens.

J'appris, à ce sujet, une tradition du pays. Au bon vieux temps, il suffisait aux amoureux de passer la frontière, entre Ecosse et Angleterre, de déclarer devant témoin qu'ils se prenaient pour mari et femme, pour être unis. A Gretna Green, au fond du Solway Firth, la cérémonie se célébrait sur l'enclume d'un forgeron.

Mais ces soucis matrimoniaux n'étaient pas les seuls. A côté des unions de tendance légale, bien d'autres intrigues se passaient derrière l'église. Derrière l'église et en bien d'autres endroits. C'était ce que le capitain D. avait essayé de me faire comprendre. Jusqu'en cela, il exerçait une espèce de direction morale. Il me glissa qu'il était peu satisfait de la conduite de certains de nos marins et même de nos officiers. J'avais obtenu à grand-peine de savoir ce à quoi il faisait allusion. Sa nature puritaine se refusait à le préciser.

En ce pays où l'herbe toujours mouillée est peu propice aux rendez-vous et où des lois draconiennes interdisent l'usage de lieux plus confortables, certains de mes hommes n'avaient rien trouvé de mieux que de se réfugier avec leurs petites amies dans une rame de wagons qu'ils savaient être toujours à la même place, au fond de la gare de Greenock. Malheureusement, un employé peu soucieux de leurs aises, les avait accrochés un jour à un train en partance. Le choc des tampons provoqua la fuite des couples d'amoureux que les contrôleurs cueillirent sur le quai, non sans scandale.

*
**

Un autre grand souci venait de nos premiers contacts avec les bâtiments de commerce français, restés jusqu'ici en France, que la fusion toute nouvelle venait d'envoyer en Grande-Bretagne. L'*Eridan* avait mouillé sur rade. Comme nous l'élongions pour une sortie d'essai, tout

l'équipage nous avait acclamés, agitant serviettes, ceintures ou bonnets par les hublots. Après notre retour sur rade dans l'après-midi, les officiers du paquebot étaient venus au carré. Notre aumônier général avait déjeuné à bord. Ils en avaient marqué quelque surprise. On n'aurait pas avancé sans raison qu'ils s'étonnaient de ne pas nous voir une paire de pistolets passés dans une taillolite rouge. Avancé à tâtons dans notre entretien, nous sentions que leur effarement était le fruit d'une propagande politique. Cela ne fit que renforcer ma vieille haine du journal qu'on lit en se rendant au travail, qui instille son poison quotidien à dose vite mortelle pour l'esprit. Cela évite, hélas ! à tant de gens de penser !

Les visites à notre bord des matelots de l'*Eridan* et du *Marrakech* ne cessaient guère. J'avais pour règle de recevoir chacun d'eux. Leur désir de se joindre à nous enthousiasmait à tel point mes hommes que j'avais l'air d'avoir des convictions bien tièdes quand je renvoyais les postulants à leur bord. Ma réserve, toutefois, n'arrivait pas à arrêter tous les mouvements de désertion que j'aurais volontiers couverts s'ils étaient venus de navires inutiles. Mais ces bateaux avaient encore une longue guerre à faire et je m'évertuais à obtenir des solutions d'apaisement contre l'opinion même de ceux qui m'entouraient.

Je n'étais guère aidé par certains de leurs officiers qui n'avaient rien trouvé de mieux que de se prétendre neutres. D'aucuns choisissent toujours le côté des risques moindres. Si quelque miracle impossible avait fait que nous trouvions la paix, j'ose avancer que plusieurs nous auraient ralliés, qui nous fuyaient alors. Dupérier disait : « Après la guerre, si on est encore là, il nous faudra souvent dire : Je n'ai pas eu l'honneur de vous rencontrer sur un théâtre d'opérations. »

Les jours passaient dans l'attente d'un nouveau départ, avec leurs espoirs et leurs vicissitudes. Il s'y mêla même un côté burlesque. Le dépôt des Forces Françaises Libres, commandé par un lieutenant de vaisseau, Langley (sans jeu de mots), qui venait de la carrière consu-

laire, était juste à l'entrée de la ville, une ancienne ferme entourée d'un haut mur entre quatre rues animées. Or, six matelots de la Marine marchande, menacés de représailles parce qu'ils avaient voulu se joindre à nous, avaient obtenu asile de Langley. C'était une infraction à la règle que devaient faire appliquer les « Civils Services » et il s'était mis en mauvaise posture à leur égard.

Les commandants des bâtiments marchands ayant porté plainte auprès des autorités britanniques, un fonctionnaire se présenta à Langley et le pria de faire reconduire ses protégés à leurs bords. Il essaya un refus poli. La police, requise, envoya une patrouille de douze hommes sous les ordres d'un inspecteur, qui exigea sous la menace, sans plus de succès, que les déserteurs lui fussent livrés. Je ne sais quelle autorité suprême attaqua alors Langley au téléphone. Celui-ci répliqua vertement : le dépôt était territoire français, il avait des armes et nul n'y pénétrerait sans son autorisation ! Le voici donc qui décrète l'état de siège, arrête le trafic dans les artères voisines où nos matelots, agents improvisés, détournent la circulation. La « police civile » abandonna le terrain et alla se plaindre à l'amiral.

C'est là que commençait mon intervention. J'étais commandant supérieur sur rade. L'amiral, un fort Écossais jovial, haut en couleur et plein d'humour me convoqua et me demanda en riant un sauf-conduit pour rentrer chez lui. Il s'était amusé des mesures prises par Langley. Grâce à sa courtoisie, j'obtins que l'affaire en restât là.

— Vous allez me mettre tous les « Civils Services » sur le dos, sans que je puisse invoquer la vieille alliance de la France et de l'Écosse !

Mais ce qui corsait l'histoire, je l'appris un peu plus tard, c'est que Langley, voyant que les forces de police se multipliaient, avait sollicité notre amiral écossais de lui fournir des renforts de « marines » ; il n'avait pas mis un seul instant en doute que la franc-maçonnerie maritime l'aurait fait voler à son secours.

Ce garçon ira loin, il ne manque pas de culot.

*
**

Le 18 mars, nous étions cap au sud, en avant-garde d'un convoi de cent seize bateaux marchands, quelque part à une centaine de milles du Portugal. Accoudé derrière la passerelle sur l'armoire des pavillons, je regardais l'ombre gagner peu à peu les onze colonnes du convoi. Un ciel bas, lourd de pluie, ne nous avait pas quittés depuis que, cinq jours plus tôt, nous avions appareillé de Greenwich. Je n'avais pas encore très bien l'habitude de ce métier. Le début de la nuit ramenait toujours en moi une sourde angoisse.

— Commandant, voici le message de l'Amirauté !

Hodge, que nous appelions déjà plus familièrement Ronnie, me tendait le feuillet. Chaque soir au crépuscule Whitehall prévenait les bâtiments alliés, sur tous les points du globe, des dangers qui les guettaient pour la nuit. Saurons-nous jamais comment s'élaboraient ces informations qui se révélaient toujours exactes ?

Ce 18 mars, le message était grave :

« Vous devez vous attendre à des attaques massives vers deux heures du matin. Une dizaine de sous-marins, en meute, sont signalés sur votre route. Stop. Groupe non dénombré à bâbord. Stop. Un sous-marin isolé a été aperçu à tribord de votre cap actuel. »

A vrai dire, depuis notre départ, nous avions eu de la chance. Bien que chaque soir le message rituel ait annoncé l'ennemi, on n'avait eu à déplorer que la perte d'un petit cargo au large de Liverpool. Depuis, malgré notre faible vitesse, jours et nuits de navigation s'étaient écoulés dans une pacifique monotonie.

Ce soir, tout d'un coup, la menace se dressait redoutable. Je revoyais notre dernière conférence de convoi, avec ses cent seize capitaines marchands et ses dix-huit commandants de bâtiments d'escorte. Le commodore était un petit homme au physique curieux, le vivant portrait du savant Nimbus, cher aux caricaturistes. Ses ordres avaient été brefs :

— En cas de forte menace de nuit, je passerai en tête au crépuscule. A la nuit faite, j'émettrai par fanal discret la lettre G ou la lettre D. Suivant le cas, vous viendrez à la première heure ronde sur la gauche ou sur la droite, de quatre-vingt-dix degrés à raison de cinq degrés-minute. Deux heures plus tard nous reprendrons de la même façon le cap primitif.

La simplicité de ces instructions avait provoqué de nombreux signes d'approbation dans la salle. Maintenant, nous étions dans le bain. On allait voir ce qu'elles valaient.

— Je pense qu'il vaut mieux que je couche cette nuit sur la passerelle, me proposa Hodge.

J'acceptai. Il était préférable que mon officier de liaison fût auprès de moi pour éviter, en cas d'attaque, toute méprise dans les signaux. Pourtant j'avais passé ces dernières journées à apprendre par cœur les mots conventionnels des alertes. Suivant le cas, il fallait faire telle ou telle manœuvre et presque toujours, selon la pittoresque expression de l'Instruction Générale, « changer la nuit en jour ». Dans le même temps que les escorteurs illuminaient tout l'horizon de leurs obus éclairants, les navires de commerce devaient tirer une grande quantité des fusées dont ils étaient pourvus. En définitive, à l'alerte, l'espace autour du convoi était rendu clair comme le jour pendant quelques minutes, le temps de voir un sous-marin en surface. Aussi l'ennemi hésitait-il à venir sur l'eau pour prononcer son attaque et, obligé de la faire en plongée, avait beaucoup moins de facilité pour chasser son point de lancement.

Ronnie avait l'air soucieux. A bord, le second faisait renforcer les mesures de protection et de sauvetage. Après avoir bu force tasses de café, j'avais commencé ma longue veille de nuit sur le petit siège, dans l'encoignure de la passerelle. Entre chien et loup, le bâtiment du commodore s'était porté en tête. C'était le signe que la manœuvre prévue devait être effectuée. Sitôt la nuit faite, un seul bref signal avait marqué son début. Dans l'ombre impénétrable, les cent seize bateaux étaient venus vers la

terre sans le moindre incident. Deux heures plus tard, nous reprenions le cap primitif. Les heures avaient passé, l'aube était venue, sans qu'il y ait eu la moindre attaque. Nous n'osions pas y croire. D'autant qu'à peine le jour fait, on discernait au loin, très bas sur l'horizon, deux *Focke Wolf Kuriers* qui tenaient notre contact, preuve évidente de la présence des sous-marins.

Comment évaluer le degré d'une menace ? Jamais elle ne nous avait paru aussi inéluctable que la veille au soir. D'un côté, une quinzaine de sous-marins bien plus rapides que notre lent convoi, renseignés par leurs avions de contact, et de l'autre, notre centaine de bateaux se traînant à huit nœuds ; le combat semblait inégal. Le massacre était imminent. Et pourtant le jour s'était levé sans que nous ayons essuyé la moindre attaque. J'évoquais notre commodore, petit Ecossais malicieux, qui avait bien joué les Boches. Sa manœuvre même s'était passée sans douleur. Les onze colonnes, les cent bateaux, dans le noir d'encre, étaient venus deux fois de quatre-vingt-dix degrés sans la moindre anicroche. Si l'on pensait à la diversité de leurs tailles, de leurs façons d'évoluer et enfin de leurs nationalités, c'était vraiment un record.

J'allai me coucher à l'aube, après avoir été remplacé par Capitaine. Le troisième officier de mon bord était un Breton taciturne, timide, mais je pouvais dormir sur mes deux oreilles quand il était là. Il prenait le quart du jour.

Ma journée, désormais était bien réglée. Je ne quittais jamais la passerelle. Une attaque à la torpille pouvait être foudroyante. Les secondes comptaient pour donner les ordres. Cela me rivait au poste de commandement. Aussi je tournais en cage entre l'abri de navigation, les ailerons et ma chambre de veille.

Je tenais mon journal avant que l'ombre soit faite. C'était le moment où le commodore passait ses ordres pour la nuit. Les volets du projecteur claquaient au rythme du morse. Au crépuscule, Mac Corkell m'appor-

taît le dîner, d'autant plus abondant qu'il faisait plus mauvais. C'est à cette règle que je dois de n'avoir jamais eu le mal de mer ; un estomac bien calé affronte tous les roulis.

La nuit montait. Schrantz, le bosco, venait rendre compte que le black-out était bien fait. C'était une autre figure du bord. Contrairement à tous les usages qui réservaient les Bretons à sa spécialité, Schrantz était Alsacien. D'une conscience professionnelle sans défaut, il avait celui de m'offrir sa démission chaque fois qu'il avait l'occasion de me parler. C'était sa façon de protester contre un monde d'injustices. Mais ses protestations étaient faites du ton le plus militaire du monde et je crois qu'il aurait été le premier surpris si je leur avais donné suite.

Au loin, l'armada entière devenait invisible. Nous étions loin du temps des premiers convois. J'en avais vu, comme passager, où les escorteurs avaient le droit de tirer à vraies balles sur les indiscretions lumineuses. Ces répressions sévères étaient devenues inutiles. Derrière le *Brazza*, plus de cent bateaux s'enfonçaient dans l'obscurité sans perdre la moindre lueur. Dans ma cage, j'évitais d'instinct les obstacles, non sans heurter parfois l'épaule de l'homme de barre. Deux clartés jalonnaient le faible espace de la passerelle : le cercle de l'asdic et la rose du compas, deux clartés si pâles qu'elles ne trahissaient même pas d'un reflet nos visages.

Les longues heures s'écoulaient, que remplissaient seulement le bruissement de l'eau sur la coque, les gifles des vagues, le diapason aigu de l'asdic, les craquements des superstructures. Nous restions si longtemps sans parler qu'une question anodine, un ordre de l'officier de quart, me faisaient sursauter. Longues, très longues nuits de convois, heureuses encore d'être monotones, car ce que nous redoutions, c'étaient la lueur et le grondement qui marquaient soudain un torpillage.

L'aube, en ce mois de mars, s'annonçait presque insensiblement. Sous les nuages bas, peu à peu les bâtiments du convoi émergeaient de la grisaille. C'était l'heure, sur certains bateaux de guerre, où l'on rappelait

systématiquement au poste de combat. J'avais renoncé à cette habitude matinale. Chacun de mes hommes, depuis trois ans, s'était entraîné quelques centaines de fois. Il était inutile de réveiller tout le bord.

Remplacé par Capitaine, je m'endormais d'un profond sommeil. Des impertinents prétendaient qu'on m'entendait ronfler de la passerelle supérieure, mais on respectait mon sommeil. Il valait mieux me laisser reposer tout mon saoul, car c'était une bonne chose d'être sûr que, la nuit prochaine, le « pacha » veillerait pendant toutes les minutes de la longue nuit sur les destinées du bateau.

Vers treize heures, la « Cuite » venait me bousculer de son museau humide, à moins qu'elle ne m'envoyât au visage un coup de sa large langue, chose fort déplaisante. Mac Corkell, affable, tirait le rideau de reps rouge, seul écran entre la passerelle et ma chambre de veille minuscule. L'odeur du repas entraînait avec lui. Mac était un tout petit peu concierge, mais un bon concierge qui n'aurait jamais dit de mal. En quelques mots, j'apprenais les événements du jour. Rien ne lui échappait. Il avait écouté la radio et me résumait les communiqués de la guerre. S'il ne disait rien, les nouvelles étaient mauvaises.

Puis Marnac m'apportait le cahier du point à midi, qu'il venait de calculer et de confronter avec ceux des officiers de quart.

L'après-midi était le moment des activités utiles : lecture des signaux, étude des manœuvres d'alerte, discussions techniques. Après un bref poste de combat venait l'heure des récréations. La « Cuite » faisait de grands galops sur la plage avant. Les matelots, vautrés contre le brise-lames, écoutaient Dudule ou Couvidoux jouer de l'accordéon.

Dudule était tout petit, avec la faconde et l'accent du titi parisien. Il ne tarissait pas d'histoires qu'il agrémentait de grimaces, sans se soucier de l'effet cherché. Couvidoux, au contraire, gros joufflu madré, de tempérament resquilleur, se trouvait toujours dans les coins où l'on préparait de la nourriture. Assidu de mon office, il fre-

donnait avec Mac des chansons des rues, à moins qu'on ne le trouvât dans la cuisine dont Mignon, mon cordon bleu, avec son nez en l'air et sa bobine comique, n'osait pas le mettre à la porte.

Et la nuit montait de nouveau au ciel. Le clairon sonnait le masquage des feux. L'ombre effaçait graduellement les colonnes du convoi et ramenait nos heures d'attente et parfois d'angoisse.



Donc, après cette nuit du 18 mars, monotone bien qu'elle eût promis d'être mouvementée, je m'étais endormi à l'aube. J'étais très bien dans ma chambre de veille. Séparée de la passerelle par le seul rideau, j'entendais dans mon sommeil les bruits familiers. Il suffisait qu'un son anormal vint à s'y insérer pour que je saute de mon divan, mette le nez à la portière et demande ce dont il s'agissait. Ce jour-là, quand je m'étais assoupi, le ciel de mars était bas et nous roulions sur une longue houle de suroît formée depuis plusieurs jours. Peu après midi, mon subconscient enregistra le grondement d'un avion qui passait très bas au-dessus de nous. L'incident en soi était banal. Encore somnolent, dans mon demi-éveil était né quelque chose que je n'arrivais pas à préciser. Le grincement des anneaux sur leur tringle me fit sauter debout. Mouton me rendait compte :

— Commandant, un avion vient de nous survoler. On dit que c'est une *Flying Fortress*, mais il y a de la brumaille, on ne peut pas être sûr.

Mon officier canonnier était un gros garçon poupin, l'air toujours étonné, mais sa jeune expérience avait de solides qualités. Je pouvais le croire.

— Bien, j'arrive.

Dehors, des nuages qui allaient du noir au blanc laiteux traînaient sur la houle verte. Herbout, midship de quart, me tendit un message :

« Deux *Flying Fortress* vers vous. Stop. Prendront

patrouille de treize heures au coucher du soleil. Stop. Rejoindront Gibraltar. »

Ainsi, tout rentrait dans l'ordre. Il était un peu moins de treize heures, les avions venaient d'arriver à poste.

Accoudé au pavois vers l'arrière, j'apercevais les premiers bâtiments du convoi dont les coques se dessinaient mal dans la grisaille. Mais chaque proue, aux coups de tangage, soulevait une double gerbe d'écume. La « Cuite », au bas de l'échelle, se demandait pourquoi j'étais debout avant qu'elle m'ait réveillé.

Je ne savais quel malaise m'avait laissé, dans la fin de mon sommeil, le son des moteurs de l'avion qui nous avait survolés. L'échelle en fer résonnait sous des pas. Hodge montait sur la passerelle.

— *Good afternoon, sir.*

— Bonjour, Ronnie, quoi de neuf ? Bien dormi ?

— Très bien roupillé, répliqua Ronnie que l'argot ne rebutait plus.

Mes officiers avaient entrepris de lui apprendre le français d'une façon très singulière. Ils émaillaient leurs leçons des mots les plus grossiers. Aussi Ronnie s'était-il constitué un langage très vert. A preuve ce jour où, basculant dans un caillebotis mal placé, j'étais tombé d'une cinquantaine de centimètres sur le parquet de fer. Ronnie, qui était à mes côtés, m'aida à me relever avec prévenance et, d'un ton sentencieux :

— Ah ! c'est un piège à c... ! »

Je lui avais expliqué que ce n'était pas un mot à dire à son commandant. Il en avait rougi jusqu'aux oreilles.

Aujourd'hui, Ronnie semblait embêté.

— Le dernier signal de l'Amirauté annonçait deux *Fortress*, mais nous n'en avons vu et entendu qu'une.

Nous parlâmes un moment de la façon magistrale dont le chef de convoi, la nuit dernière, avait joué la meute des sous-marins allemands.

— Votre Scots est un sacré merle, dis-je à mon officier de liaison.

— Sacré merle ?

— Oui, ça veut dire : un type épatant.

— C'est du bon français ?

— Excellent.

Ainsi son vocabulaire s'agrémentait-il au gré de conversations d'un purisme douteux.

— Avion par soixante degrés tribord, cria l'un des veilleurs de la passerelle supérieure.

Tout le monde se tut.

Le grondement des moteurs restait assourdi dans l'épaisseur des nuages. A vouloir écouter, les bruits à bord prenaient soudain une valeur étrange, surtout le poum-poum régulier des diesels, dont le son grave, d'ordinaire lié au silence, accusait une valeur gênante.

L'avion inconnu s'approchait de l'avant. On distinguait maintenant l'interférence de sons des quatre moteurs. Une angoisse de nouveau me reprit, qui était la suite de celle que j'avais éprouvée en me réveillant. Ce seul rapprochement de ma mémoire me fut une indication. Le bruit n'était pas normal pour un avion anglais. J'avais trop entendu cette chanson de bombardier pour m'y tromper. Il s'agissait d'un Boche, il fallait faire vite.

— Attaquez le commodore. Rappelez au poste de combat.

Les charbons de la lampe grésillèrent, tandis que claquaient les volets de l'obturateur et que la sirène des klaxons donnait l'alerte.

Derrière, au milieu du convoi, un feu blanc faisait l'aperçu.

— Bien. Signalez : Avion ennemi nous survole.

— Mais c'est une *Fortress*, me cria Ronnie.

— Pas du tout, je suis certain du contraire.

— Artillerie parée, dit le gros porte-voix du central.

— N'allez pas abattre un de nos avions, gémit notre officier de liaison. Voyez le télégramme.

Il brandissait le message que je venais de lire. C'était pour lui un effort immense de me contredire, car il était très déférent. Mais le bruit qui se rapprochait ne faisait que me confirmer dans mon opinion.

Il y avait sur le visage de Ronnie un air de souffrance. Il était persuadé que je me trompais et il mourait de peur

à la pensée que nos canons, braqués vers le ciel, menaçaient une *Flying Fortress*.

— Commandant, le télégramme...

— Je l'ai déjà lu, votre télégramme. Foutez-moi la paix.

Boche ou *Flying Fortress*, nous n'eûmes pas à trancher. L'avion venait de passer à notre verticale, invisible dans les nuages bas. Le son s'éloignait. Nous étions tous restés le nez en l'air.

Maintenant, libéré de la menace immédiate, j'admettais la discussion.

— Voyez vous, commandant, c'est impossible. Il y a plus de trois mois que les comptes rendus ne signalent pas d'avions allemands dans le secteur.

A deux cents milles au large du Portugal, il était vrai que cette zone depuis longtemps était vierge d'attaques.

— Mon petit Ronnie, répondis-je en lui prenant familièrement le bras, vous savez que j'ai quelques idées précises sur cette question. Je vous parie votre ration de whisky que la chanson de ce zinc-là est celle d'un boche. Vous saisissez mieux la nuance si vous aviez passé quelques damnées nuits à les écouter au-dessus de votre tête, en attendant l'ordre de décoller pour les prendre en chasse.

Ronnie acquiesça par politesse. Mais, pas plus qu'Herbout, il n'était convaincu. Une atmosphère de doute planait, qui ne laissait pas de m'agacer. Le message que me tendait le timonier l'aggrava :

« De commodore. Avion est l'une des deux *Fortress* annoncées par message. »

Je devins furieux. Je crois que le vocabulaire grossier de Ronnie put s'enrichir en quelques instants des meilleurs spécimens de notre langue verte.

— Renvoyez : « Persiste à considérer avion comme ennemi. »

Mon ton n'admettait aucune réplique. Ronnie traduisit pour le timonier anglais :

— *Still consider plane as a foe.*

L'obturateur de nouveau claqua le message en morse.

Mais je n'aime pas avoir raison par simple observance de la discipline. J'essayai de rallier les esprits récalcitrants.

— *Hello, Ronnie, vous n'allez pas bouder !*

Devant nous, un grain oblique souda le ciel à la mer, dont le vert se fit plus intense ; puis le bruit naquit de nouveau et un autre semblable qui venait cette fois par bâbord, plus lointain.

— Vous voyez, ce sont bien nos deux *Flying Fortress*, dit Ronnie.

Je n'eus pas le temps de répondre.

Fulgurant, le drame se joua en quelques secondes.

— Alerte un quart tribord, hurla la veille.

Sorti de la couverture des nuages, juste ce qu'il fallait pour nous viser, un superbe quadrimoteur émergeait cap sur nous.

— Distance 2.000 mètres, 1.800 mètres, annonça le télémétriste.

De face, il était impossible de distinguer les marques de l'avion. A vrai dire, il ressemblait à s'y méprendre à une *Flying Fortress*. Mais ce n'était pas pour cela que je retardais l'ordre d'ouvrir le feu.

Le métier d'attaquer des bateaux avec un avion, je l'avais fait si souvent que je croyais ressentir, comme si j'y étais moi-même, ce qu'éprouvait le pilote. Il n'est jamais aussi nerveux que lorsque, parvenu à portée de tir, il épie les premières giclées de la D.C.A.. Aussi paradoxal que cela paraisse, l'ouverture du feu l'affranchit de l'angoisse.

— 1.600 mètres, 1.400 mètres...

Et le marin a tout avantage à attendre, pourvu que ce ne soit pas déraisonnable. Les pointeurs voient mieux le but, les armes ont moins de raison de s'enrayer à la première rafale.

— 1.200 mètres...

— Ouvrez le feu !

Trente-sept canons de tous calibres, depuis les 138 qui, à ce site, pouvaient tirer, jusqu'à nos mitrailleuses de 13,2, tout cracha des flammes. Une nappe de *tracers*

rouges convergea vers l'avion. En moins de dix secondes, une boule incandescente naquit à l'attache de son aile droite, grossit, éclata. L'avion prenait feu, piquait à mort. A cinquante mètres d'altitude, un homme s'en détacha, mais son parachute n'eut pas le temps de s'ouvrir et il s'écrasa sur l'eau presque en même temps que l'énorme appareil s'y englutissait dans une grande gerbe.

Au point d'impact, l'essence resta à brûler avec un lourd panache de fumée. Des débris flottaient. Un immense hurrah parcourut le bord, sauf sur la passerelle où chacun se taisait.

L'un des timoniers anglais remarqua enfin :

— *He was British, sir.*

Je me tournai vers Ronnie, livide. Très gentleman, le visage crispé, il ne disait rien.

La lampe du commodore m'attaqua :

« Vous avez abattu *Flying Fortress*. »

C'était tout. Pour la première fois, j'eus froid à la nuque. Serai-je vraiment contraint de me justifier ? Car, de toutes façons, un avion ami n'avait pas le droit de nous survoler avant de s'être fait reconnaître. Mais je n'ignorais pas que, par ces plafonds bas, l'aviateur navigue souvent à l'aveuglette.

Le chef d'escorte, par lampe *scott*, me pria de procéder aux vérifications.

Je fis demi-tour et m'engageai entre les colonnes du convoi qui s'écartaient pour laisser passer le *Brazza*. Stoppés à proximité de l'incendie, la baleinière fut vite mise à l'eau. Marnac allait ramasser les restes. Nous le suivions à la jumelle. L'embarcation s'approcha d'une roue, d'un réservoir, d'une masse sombre.

— C'est un macchabée ! nous cria l'officier de manœuvre.

— Est-il bien mort ?

Je n'osais lui dire de vite nous renseigner. Était-ce un Boche ou un Anglais ?

La baleinière embarqua le cadavre, revint sous les bossoirs pour être hissée. Marnac dépouillait les vêtements du mort. L'inquiétude planait parmi nous. Puis,

l'officier de manœuvre gravit en courant l'échelle, me salua à l'hitlérienne et me tendit les pattes d'épaule, les revers, la bague gravée d'une tête de mort et le porte-feuille d'un feldwebel de la Luttwaffe. Ses papiers montraient qu'il s'agissait du pilote Walter Frôlich.

C'était plus qu'il n'en fallait pour que je sentisse Ronnie content, très content, à côté de moi. Sur le pont, les marins dansaient de joie et, chose curieuse, il me fallut user d'autorité pour que ce pilote, mort à son poste de combat, fût immergé dignement. Ce devoir, chacun de nos matelots, s'il avait été seul, l'aurait rendu presque d'instinct. Mais leur groupe rageur voulait encore exercer sa vengeance contre l'ennemi inoffensif qui, un instant plus tôt, aurait pu d'une bombe bien placée les envoyer *ad patres*.

Nous étions restés stoppés à côté de l'incendie d'essence, dont la nappe continuait de brûler sur l'eau. Le convoi défilait de chaque bord et les marins des cargos, penchés à la bande, saluaient le seul bateau français de l'escorte sans se soucier de l'identité de l'avion abattu.

Mon message, en tout cas, fut vite expédié :

« Avion *Focke Wolf Kurier* de Bordeaux. Pilote Walter Frôlich. »

Nous revenions en route pour regagner notre poste. Ce fut un déluge de signaux. Il en vint de partout. Pendant deux heures les télégrammes de félicitations arrivèrent comme à un grand mariage. Ce n'étaient que « *Congratulations* », « *Thankyou* », « *Well done* », « *Good show* » (Ces *Good show*, homonymes de mon commissaire Goudchaux, faisaient ma joie.), auxquels je répondais de mon mieux : « *It was a pleasure* », « *It was a piece of cake* », « *All the pleasure is for us*. »

(C'était un plaisir, C'était un morceau de gâteau, Tout le plaisir est pour nous.)

Au commodore qui me demandait :

— *Have you got a prisoner ?* (Avez-vous un prisonnier ?)

Je répondis :

— *Only a corpse, never mind.* (Un cadavre seulement, pas d'importance.)

Le mauvais humour macabre nous était une sorte de détente après les minutes d'angoisse.

— Et pour une vendetta, c'était une bonne vendetta, eh, tonitruait, avec l'accent, Casanova, le premier maître canonier du bord.

Gardien vigilant de nos pièces d'artillerie, ce n'était pas le moins déchaîné, car notre exploit lui revenait un peu de droit. Gros Corse remuant, aux yeux étonnés, avec une bedaine tendue d'homme mieux nourri, certes, que ne l'est un paysan de Sartène ou un berger des Agriates, son péché mignon était d'utiliser à toutes les fins les pétards de cavalerie de notre armoire aux artifices. Un jour qu'il était à terre, un planton avait eu la main brûlée par un détonateur en ouvrant le tiroir de son bureau, où il allait prendre, par ordre, une notice que je réclamais.

J'avais calmé d'importance, chez notre patron canonier, ce goût exagéré d'une poudre réservée aux vendettas et à la bravade de Saint-Tropez. Mais c'était, au demeurant, un brave homme au cœur d'or, consciencieux et discipliné, que tout le monde aimait bien à bord.

Le commissaire nous monta l'inventaire du portefeuille. Je le gardai dans mes papiers en ce qu'il constituait un document humain.

Deux tickets de tramway de Bayonne (étrange sentiment pour nous, Français, de nous sentir si près de notre pays, de ses tramways, et d'en être en fait si loin), 1.060 francs en billets français, 5 Reichsmarks, une carte d'alimentation de permissionnaire en Allemagne donnant pour quatorze jours : 1.100 grammes de pain, 120 grammes de viande, 40 grammes de succédané de café (maigre ration pour des vainqueurs !) et c'était tout. Non, il y avait encore une lettre de ses parents, comme auraient pu en écrire tous les parents du monde : « Nous sommes sans nouvelles, as-tu tant à faire ? Ecris-nous une petite

lettre, nous espérions ta venue, mais les permissions viennent d'être suspendues. »

— En somme, conclut le commissaire, Walter Frölich aurait pu être heureux. Mais, pour avoir cru que les canons étaient préférables au beurre, il n'a pas eu de beurre et il est mort d'un coup de canon.

C'est l'épithaphe qu'on aurait pu graver sur sa tombe, si le cadavre n'avait pas été rendu à la mer.

..

De ce jour, on eût dit que s'étaient déchaînées les hostilités. L'atmosphère semblait chargée d'électricité, les postes de combat sur alerte contre avions ou contre sous-marins se succédaient presque sans interruption. Le lendemain, deux *Focke Wolf Kuriers* avaient essayé de nous bombarder et s'étaient éloignés après avoir été pris dans un réseau serré de nos tracers. Avant même que l'incident fût clos, la veille avait signalé un objet flottant. Cap dessus, l'asdic commença d'accuser d'excellents échos sous-marins. Nous étions probablement au contact d'un submersible. La présence des lourds avions de reconnaissance et tous les télégrammes de l'Amirauté nous confirmaient dans cette croyance. L'attaque à la grenade ne donna rien.

Cependant, nous approchions de Gibraltar. Le premier jour du printemps nous trouva à quelque cent milles au large de Lisbonne, sous un ciel qui continuait d'être maussade. Les *Focke Wolf* ne cessaient pas de harceler l'arrière du convoi, loin de nos canons. Il devenait évident et flatteur qu'ils prenaient soin de rester hors de portée de notre artillerie.

Vers le milieu de l'après-midi, nous suivîmes à la jumelle l'attaque d'un quadrimoteur allemand qui plongea au milieu d'un feu d'enfer sur un gros cargo serré de la première colonne du convoi. Touché par deux bombes, le navire commença aussitôt de couler. L'avion

n'avait pas été touché malgré les efforts de sept escorteurs et d'une trentaine de bateaux marchands. Leur inefficacité rappela sans doute que, l'avant-veille, nous avions mis moins de dix secondes pour abattre un *Focke Wolf Kurier*. Aussi la perte du cargo ranima un échange de télégrammes.

D'un gros paquebot, un des plus rapprochés de nous, vint :

« Sommes très heureux d'être dans votre voisinage. »

Et un pétrolier, qui, de l'autre côté, était encore dans la zone d'action de nos armes, nous transmit :

« Voyager en votre compagnie est un plaisir. »

Enfin, le *Broadway*, chef d'escorte, nous envoya :

« L'adresse et la promptitude de votre tir, avant-hier, ont été une leçon pour nous tous. Donnez-moi le nom du commandant, des officiers et des hommes qui ont participé le plus efficacement à votre brillante action. »

Je fis lire le message au micro. Nous étions à peine remis du brouhaha de satisfaction qu'il provoqua, qu'il nous fallut de nouveau rappeler aux postes de combat. Le ciel inclément ne nous donnait pas l'alternative d'attendre.

A vrai dire, le spectacle ne laissait pas d'être un peu paradoxal. Dans la mince bande claire que le plafond laissait au-dessus de l'horizon, deux *Focke Wolf* et deux *Flying Fortress* ne cessaient pas de tourner en rond, les premiers pour signaler à leurs sous-marins notre route, les seconds pour nous mettre en garde contre ces mêmes sous-marins. Mais comme les uns et les autres avaient à très peu près les mêmes performances, il leur était impossible de s'attaquer, si bien que nos journées se passaient à voir tourner ces gros oiseaux autour de nous, en général par paires amies, sans qu'ils pussent se défaire de leurs adversaires. J'aurais préféré à tout prendre que leur présence s'annulât, comme par une opération algébrique, car nous attendions plus de menaces des Boches que d'aide de nos propres avions. Nous n'étions jamais à l'abri de voir un *Focke Wolf* changer brusquement de route pour tenter de nous bombarder.

Nous venions juste de recevoir notre message de féli-

citations, que l'un d'eux, comme l'avant-veille, s'approcha de nous par l'avant. Nos armes étaient prêtes et le but si bas, que je laissai tirer les gros canons. Les éclatements des obus ponctuèrent le ciel de flocons noirs et, très vite, touché par une explosion, l'appareil perdit un morceau de son fuselage qui tomba à la mer dans une grande gerbe. Il piqua vers le large. La visibilité était trop faible pour que nous puissions distinguer la fin de sa trajectoire. Le *Brazza* se révélait décidément trop coriace et une heure après, lorsqu'une nouvelle section allemande surgit des nuages, elle cantonna son attaque sur l'arrière du convoi.

Malgré la distance, nous pouvions distinguer à la jumelle la chute de bombes d'une grosseur inusitée. Étaient-ce les premières bombes planantes radioguidées ? Ronnie avait attiré notre attention sur une récente addition au *North Atlantic Convoy Instructions* ; les Boches commençaient d'utiliser cette nouvelle arme, bombe de moyenne grandeur munie de petites ailes et que l'avion lanceur guidait au but par radio.

— Il faudrait demander au capitaine Crève-cœur son rasoir électrique.

Le Cam, midship de quart, s'adressait à moi. Je restai sidéré. Il faut dire que Le Cam n'avait rien d'un mauvais plaisantin et que, jusque-là, il n'avait donné aucun signe de dérangement cérébral.

— Et pourquoi un rasoir électrique ? hasardai-je.

— Parce que c'est dans les instructions.

— Dans les instructions ?

J'avais dû prendre un air sévère, car Le Cam, timide et respectueux, rougit jusqu'aux oreilles.

Hodge intervint en me glissant sous le nez le bouquin sur les convois.

« Le radioguidage des bombes planantes est facile à brouiller à l'aide d'un petit poste à étincelles. Une parade simple consiste à mettre en marche un rasoir électrique. »

Ainsi, c'était vrai ! Je n'en revenais pas. On ne pouvait s'empêcher d'admirer les savants ingénieurs qui

faisaient servir un accessoire de toilette à la protection des convois de Sa Majesté.

Et bien que j'eusse peine à le croire, notre Bible maritime était formelle, avec ses très honorables recommandations.

••

Depuis huit jours, je n'avais guère dormi et j'aspirais au moment où le roc de Gibraltar et son vis-à-vis, le mont aux Singes, sortiraient de l'horizon.

Mais avant, nous voyions chaque jour se resserrer sur nous les trajets des sous-marins ennemis. Le sud du golfe de Biscaye était au point de jonction des groupes de submersibles qui venaient du nord et de ceux qui rentraient des Açores ou d'Amérique. Les messages de l'Amirauté nous confirmaient leurs présences hostiles et, si on en prenait par force l'habitude, notre subconscient supportait une fatigue nerveuse qui usait notre esprit plus que notre corps. Chaque seconde pouvait amener le choc fatal. Et pourtant il n'était que de compter toute la nuit ces secondes qui passaient, c'était le plus clair du métier.

A tout instant, des alertes nous précipitaient vers nos ennemis invisibles. On voyait soudain un escorteur, corvette ou destroyer, changer de cap et larguer dans son sillage un chapelet de grenades qui éclataient avec une grande intumescence en forme de champignon. Parfois, l'attaque continuait longtemps. L'escorteur se perdait dans la brumaille sur l'arrière du convoi. Nous entendions décroître les coups sourds des éclatements. Quelques heures après, soulevant un sillage de pleine vitesse, il revenait prendre sa place comme si de rien n'était.

••

La veille de notre arrivée à Gibraltar, l'Amirauté nous signala trois submersibles dans les atterrages du goulet. En

ce passage obligé les attaques se multipliaient fatalement. Tandis que le soleil se couchait derrière nous, je pensais avec appréhension à la nuit qui venait. Pourtant rien ne se produisit jusqu'à ce que nous ayons embouqué le détroit. Nous avons reçu l'ordre de nous porter en queue de l'immense convoi, rangé maintenant sur deux colonnes, afin de protéger ses arrières. La visibilité était très faible, de gros bouchons de brume nous forçaient souvent à recourir au radar pour tenir notre poste. Juste avant l'aube, je supputais déjà nos chances de nous en tirer à si bon compte, quand une alerte vint nous secouer.

— Un grand bâtiment se rapproche par bâbord arrière, vitesse quinze nœuds.

Le radar venait de nous crier cette information. Presque aussitôt une lampe morse nous lança des lettres de reconnaissance.

— Les signaux sont faux ! cria Ronnie de l'intérieur de la chambre de veille où il vérifiait le code pour plus de sûreté.

— Bien. Ne répondez pas. Rappelez aux postes de combat.

Le klaxon rugit. Nous étions assez émus. La présence d'un navire ennemi de surface paraissait bien surprenante en ces lieux explorés par les avions. Et pourquoi nous aurait-il alertés avant d'ouvrir le feu ?

A ce moment le haut-parleur de téléphonie onde générale nous apporta un éclaircissement :

— Allô, *Bull* ! Allô, *Bull* ! Ici, *Terrier*. J'aperçois sur l'arrière du convoi un bâtiment inconnu. Répond pas à mes signaux de reconnaissance. Je vais ouvrir le feu.

Bull, c'était *Broadway*, notre chef d'escorte, et *Terrier* l'un des destroyers

En un clin d'œil nous devinâmes la méprise du torpilleur anglais. Il ignorait que nous n'étions plus en avant-garde et nous prenait pour un ennemi. *Broadway*, heureusement, n'avait pas compris du premier coup. Il attaquait :

— Allô, *Terrier*, allô *Terrier*, ici *Bull*. Please say again. (S'il vous plaît, répétez.) Please say again. Over.

La répétition nous sauva peut-être d'un coup à bout portant.

— Vous êtes sûr, *Ronnie*, que les lettres sont fausses ? Bien. Passez-moi le micro, démarrez le poste.

Il fallait faire vite, et à chaque seconde le premier obus pouvait nous fracasser.

— Allô, *Terrier*, allô, *Terrier*, ici *Dog*. Vous n'utilisez pas le bon groupe. Je suis très navré que vous ne sachiez pas vos propres signaux anglais.

Personne ne répondit. Sur l'écran radar, nous vîmes le torpilleur s'éloigner vers l'avant sans demander son reste.

Au lever du jour, nous rentrâmes à tâtons. Gibraltar était noyé dans la brume.

*
**

Gibraltar était en pleines opérations de guerre. Le port et la rade extérieure, bourrés de bâtiments, présentaient une animation prodigieuse.

Mes instructions reçues à notre départ de Greenock prévoyaient que j'aurais probablement à conduire le général de Gaulle à Alger. Mais les événements ne semblaient pas avoir évolué comme nous l'espérions. A vrai dire, je suivais de trop loin la politique pour bien comprendre l'intrusion de l'autorité américaine, la présence du général Giraud et les réticences des forces de Vichy placées géographiquement en Afrique du Nord. Beaucoup de gens compliquée ne posent jamais bien ce problème : on commande un bateau, on va à la guerre, on ne pense à rien d'autre qu'à esquiver l'attaque ennemie, sans se douter certes, que cent autres attaques vous environnent, celles des Alliés, celles des faux alliés, celles de ses propres amis.

Que dire de cette époque qui ne soit douloureux ?

Nous arrivions les mains tendues et ceux qui n'étaient pas encore bien sûrs que le général de Gaulle serait demain leur chef refusaient nos mains.

Par bonheur, il restait ceux chez qui l'élan venait plus facilement du cœur que de l'esprit. Je pense aux hommes du *La Grandière*, aviso colonial envoyé pour prendre le contact. Je me mis en civil pour suivre les péripéties de la première rencontre entre matelots du *Brazza* et ceux du bateau d'« en face ». Leurs canots les mirent un dimanche à terre à peu près à la même heure, au seul point de débarquement pour les équipages. De là monte l'unique rue qui traverse la petite ville réfugiée au pied du roc. Chaque groupe avait pris un trottoir. Il faisait une belle matinée chaude, une de ces journées où l'on se sent heureux sans en savoir les raisons. Le premier bistro était sur le trottoir que suivaient les miens. La plupart y entrèrent.

De part et d'autre de la rue, je ne suis pas certain que les groupes n'avaient pas échangé jusque-là quelques quolibets. Je suis presque sûr que j'avais craint un moment qu'ils ne franchissent le *no man's land* de la chaussée pour en venir aux mains. Mais le bistro changeait la face des choses, un des camps disparaissait dans l'ombre propice où les vins d'Espagne promettaient leur ambrosie.

En face, ce fut le désarroi.

— Et pourquoi qu'on irait pas, nous ?

— Et après tout on s'en fout, on les em...

Du coin d'où j'observais la scène, je vis les marins du *La Grandière* franchir par petits groupes la largeur de la rue et pénétrer dans le bar. J'attendais le bruit des verres cassés, des altercations, des vitres volant en éclats. J'attendis longtemps, puis je partis.

Le soir, la police anglaise ramena dix-sept matelots français, provenant à peu près pour part égale de chacun de nos bâtiments. Une bonne cuite prise de concert les avait raccommoqués à jamais.

Ainsi les équipages nous donnaient les exemples du

cœur et du bon sens. D'aucuns ne surent suivre que lorsque le bon sens fit place à l'intérêt.

**

Le roc tutélaire, farci de souterrains, de casemates, hérissé de quelques centaines de canons, ne manquait pas d'un grandiose aspect.

L'Amirauté, pour nous récompenser de notre double victoire contre les *Focke Wulf Kuriers*, nous avait octroyé la place d'honneur devant les bâtiments de l'état-major. Et, en attendant de repartir vers d'autres cieux, nos journées s'écoulaient en nombreuses invitations. Au dîner du gouverneur de Gibraltar, le général Mac Farlane, nous nous observâmes, lui et moi, un bon moment pour retrouver dans quelles circonstances nous nous étions déjà vus. Après quelques tâtonnements, nous découvrîmes que nous avions été rivaux autrefois dans une course de motocyclette à la côte des Plâtrières, près d'Aix-en-Provence. Cela me permit d'utiliser l'excellente B.S.A du général et de parcourir les mille petits sentiers qui gravissaient la forteresse de tous côtés. Un soir je m'étais arrêté presque au faite. Le spectacle à mes pieds était merveilleux. Les incessants mouvements des petits bâtiments de servitude traçaient des arabesques d'écume dans les eaux vertes de la rade. L'air portait facilement jusqu'à moi toutes les rumeurs de la ville, brouhaha de la grand'rue commerçante, sifflet de l'arbitre sur le terrain de football où l'on voyait s'agiter les joueurs comme de minuscules fourmis, grondement des moteurs d'un avion qui décollait du terrain de la Linéa.

Soudain une alerte sonna. Je ne vis rien d'autre qu'un petit avion dont je distinguais mal les marques et qui me sembla perdu au milieu d'un feu d'artifice. Il disparut en rase-mottes du côté des monts d'Andalousie sans que j'aie su au juste ce dont il s'agissait.

**

A la mi-avril, nous partîmes avec un convoi lent pour les mers du Sud. Les journées passaient, monotones. Les nuits l'auraient été aussi, si chaque bruit anormal ne m'avait fait sursauter. Je sentais que l'attention de nos veilleurs allait sans cesse se relâchant. Pourtant, sur nos routes tropicales, sous-marins et torpillages n'avaient jamais été rares.

Une semaine de navigation, sans autre histoire qu'une alerte infructueuse, nous amena dans les atterrages de Dakar. Depuis le matin, la brise soufflait fraîche. Nous commençons à rencontrer des argonautes, des poissons volants et des requins. Au crépuscule, nous étions en vue de la presqu'île du cap Vert, quand le klaxon de l'asdic retentit. Mac venait de détecter un superbe but sous-marin. Je lâchai, coup sur coup, deux *patterns* de grenades et trouvai la troisième fois une immense tache de mazout étalée sur l'eau. L'asdic croyait déceler encore très profondément la masse du submersible. Après avoir patrouillé une heure sur les lieux et effectué un prélèvement de gas-oil en traînant un bouchon d'étoupe dans l'eau, je fus rappelé, comme la nuit tombait, par le *Corinthia*, notre bateau commodore. J'avais une envie folle de désobéir. Mac insistait :

— Je suis sûr que c'est un but sous-marin, commandant. Il est maintenant immobile et il n'attend que notre départ pour venir en surface.

Nous ralliâmes le convoi à contre-cœur. C'est vers le milieu de la nuit qu'un des radios se précipita sur la passerelle en hurlant :

— Commandant, nous avons bien grenadé un sous-marin. Voici un télégramme de l'Amirauté de Dakar qui le confirme !

Un avion, une heure après notre départ, alors que la nuit était déjà faite, avait repéré sur le lieu du grenadage un sous-marin qui faisait surface et replongea aussitôt. J'étais fou de rage, mais ce ne fut que le surlen-

demain, arrivé à Freetown, que je pus exprimer au commodore mon indignation. C'était une belle occasion manquée et, tout au long de nos mois et de nos années de convoi, ces occasions étaient si rares qu'il était navrant de n'en point avoir profité.

D'ailleurs, les sous-marins étaient si pressants qu'au moment où nous jetions notre ancre sur rade un cargo belge était torpillé devant les passes. Nous assistâmes à son agonie ; il était venu mouiller dans notre voisinage, tandis qu'un gros remorqueur accouru plongeait de grosses manches d'aspiration par ses hublots. Tout d'un coup le cargo se coucha sur tribord et, s'enfonçant par l'arrière, disparut, tandis que les vedettes accostées le long de son bord s'écartaient en vitesse. J'avais rarement vu un spectacle aussi pathétique.

*
**

De Freetown, nous appareillâmes un soir pour Takoradi. Pour la première fois j'étais chef d'escorte, avec des bâtiments de guerre britanniques sous mes ordres. Je perdis ce commandement le surlendemain, car, après avoir largué un triple *pattern* de grenades sur un excellent écho, dans des parages où un navire venait d'être torpillé la veille, je n'avais pas eu assez de vitesse pour rejoindre le convoi. Un télégramme nous avisait que de nombreux radeaux de naufragés avaient été signalés dans le voisinage. Nous reçûmes l'ordre de les rechercher.

Ce fut une débauche de points astronomiques pour nous mieux placer. Mais la nuit tomba sans que nous ayons rien vu. Une angoisse régnait à bord à la pensée que nous étions peut-être à toucher ces gens sans les voir. L'aube nous trouva sur une mer déserte, mais bientôt un message de Freetown nous informait que les naufragés avaient été ramassés par un autre bateau quelques heures avant notre arrivée sur les lieux. La joie se lisait sur tous les visages, il était bon de penser que des êtres n'allaient pas mourir pour la seule raison que le destin n'avait pas voulu nous conduire vers eux.

*
**

Après avoir passé l'île Fernando-Po, où le mont Isabelle émergeait de la brume, le pilote nous prit à l'embouchure du Wadi. Douala nous accueillit dans un délire d'enthousiasme. Musique en tête, les autorités nous attendaient sur le quai.

Les anciens du bord se rappelaient leur premier passage, aux temps héroïques où Leclerc avait remonté le fleuve en pirogue pour venir assurer le ralliement du Cameroun.

A cette époque, le *Brazza* et le *Commandant-Duboc* étaient sous les ordres du capitaine de frégate Thierry d'Argenlieu. Et nous retrouvâmes dans nos archives un signal mémorable du lieutenant de vaisseau de La Porte des Vaux, commandant le *Duboc*. Il avait reçu l'ordre de se trouver, dès l'aube, à un rendez-vous. Le jour levé, la visibilité restait nulle à cause d'une pluie diluvienne. Le commandant d'Argenlieu, sur le *Brazza*, s'impatientait. Il télégraphia :

« Vous êtes en retard au rendez-vous, je vous attends. »

Rappel à l'ordre auquel l'humoriste La Porte des Vaux répondit par le même truchement :

« Faites cesser le déluge, mon Père. »

Dans les enchantements de Douala, nous retrouvâmes la douceur oubliée de vivre.

Après une escale dans l'anse de Port-Gentil, nous fîmes un court séjour à Libreville. Il nous semblait tout de même être bien loin de la guerre depuis que nous avions abandonné, par force, notre convoi. L'attention de tous à bord s'évadait, mais un S.O.S. du *William-Hug* nous rappela à l'ordre en même temps qu'un message de l'Amirauté qui signalait trois sous-marins ennemis sur la route de Walvis Bay, où je pris en charge deux *Liberty Ships* tout neufs pour les mener à Capetown.

**

Le bon, l'excellent Pacteau vint nous accueillir sur les quais de Capetown. Je trouvai la ville charmante et un tantinet ridicule, car à midi la circulation était chaque jour interrompue, pendant deux minutes consacrées à la pensée de ceux qui étaient morts pour la patrie. Ainsi chacun faisait sa guerre !

Mais il était dit que dans les ports du Cap les marins de *Brazza* auraient toujours des aventures. Deux ans plus tôt, à Durban, mon prédécesseur, le capitaine de frégate Roux, s'était illustré pour avoir dirigé une expédition punitive contre certaine maison mal famée où les premiers visiteurs du bord avaient été mal reçus. La chose était allée assez loin, puisque demoiselles et mobilier passèrent par les fenêtres. Et cela n'avait valu aucun désagrément au *Brazza*, car ce genre de négoce est officiellement interdit par les *bills* de Sa Majesté.

Pour nous, ce fut un peu différent. Mes matelots étaient allés se délasser dans un dancing de la ville avec permission de la nuit. Les hommes des bâtiments américains y vinrent aussi, mais eux devaient rentrer à minuit. A cette heure, les Military Police pénétrèrent à leur habitude dans l'établissement et commencèrent à assommer à coups de matraque les plus récalcitrants de leurs compatriotes. Un de nos seconds maîtres écopa d'un coup qui l'étendit raide sur le plancher. Il s'ensuivit une bagarre en règle où quatre des nôtres mordirent la poussière sous l'assaut des agents appelés à la rescousse.

Je sus tout cela le lendemain. Mes règles interdisaient à l'équipage de se laisser mettre en état d'infériorité, aussi les priaï-je de se débrouiller. Ils savaient ce que cela voulait dire.

Aussi le jour suivant, partaient avec la bordée de permissionnaires le second maître Le Fessant, doté d'une force peu commune, et le quartier-maître chauffeur Cormon, tout petit homme brun. Ils jouaient à eux deux le rôle principal dans les bagarres.

A minuit, quand le premier Military Police s'avança, gourdin en main, Cormon se mit à croupetons derrière lui, tandis que Le Fessant, de face, lui envoyait un magnifique swing dans la mâchoire. Le policier bascula en arrière, se reçut sur son crâne et resta au sol. Sous l'œil ravi de nos matelots et d'ailleurs des civils du dancing, notre paire fit ainsi, coup sur coup, quatre victimes.

Le lendemain, vers neuf heures, une vedette se dirigeait vers le bord. On pouvait lire « Police » sur son bordé. Il était naturel de rapprocher cette arrivée des événements de la veille, aussi accueillis-je le passager avec un air navré.

— Je suis le chef de la police locale. Deux de vos hommes ont blessé hier au soir quatre policiers. Pouvez-vous les mettre en ma présence ?

Nous nous dirigeâmes vers mon bureau. Je me demandais avec anxiété s'il allait falloir débarquer Le Fessant et Cormon pour qu'ils soient traînés au tribunal. Les deux délinquants, de taille si différente, arrivaient.

— Et ce sont ces deux-là qui ont étendu les agents hier au soir ?

Pour la première fois, un sourire se dessina sur le visage du chef de la police, jusqu'ici sévère et fermé.

— Je serais heureux d'avoir leurs noms. Si vous voulez me les confier après guerre, ils seront vite sergents.

Et de deux vigoureux shake-hands, il félicita nos olibrius qui ne se sentaient plus d'aise.

**

Par Durban, où j'avais rencontré le *Brazza* dans mes premiers jours d'exil, nous gagnâmes Madagascar, qui venait d'être prise par le débarquement britannique. Convoquant, grenadant, attendant chaque soir le message de l'Amirauté, passant chaque nuit comme si elle devait être toujours la dernière et nous retrouvant le lendemain à notre place de chien de garde, nous arrivâmes à Tamatave en protection d'un convoi de troupes.

Tamatave, fondée par nos colons de l'île Bourbon bien avant l'arrivée du militaire et de l'administrateur, porte l'empreinte créole. Ceillets et roses, massifs de cannas embellissent les jardins, entre lesquels s'alignent des ruelles ombragées. Après le cyclone de 1927, qui a détruit les vieilles cases de bois, hautes et étroites, une cité moderne a jailli où les villas bordent de majestueuses allées de palmiers et de cocotiers.

La grande île est à deux mille lieues de l'Europe, mais ses habitants en étaient à cent mille de la guerre. Heureuses gens, tout frémissants encore d'un bombardement de la ville dont je ne pus retrouver aucun blessé, leur souci principal était de savoir comment ils écouleraient les montagnes de café, de sucre, de clous de girofle accumulées depuis trois ans dans leurs entrepôts.

9 juillet. — Appareillés depuis le 6 de Tamatave, comme escorte d'un bâtiment de troupes, nous avons touché Diégo-Suarez ce matin.

La plupart d'entre nous voient cette rade, l'une des plus belles du monde, pour la première fois. Des épaves tristes, déteintes, rouillées, jalonnent le mouillage, vestiges de la bataille violente mais brève qui vient de se livrer ici, seulement quelques semaines plus tôt. La ville est camp retranché britannique. Bien qu'habitué à vivre avec les Anglais, je ne peux m'empêcher d'avoir un sentiment de malaise et d'inquiétude.

S'il était facile de se battre contre l'ennemi commun à partir du sol même de la Grande-Bretagne, en revanche l'intrusion des alliés dans nos colonies ne laisse pas d'être démoralisante. Nos matelots éprouvent ce sentiment d'instinct. Ils ont cherché à se battre dans le camp anglo-saxon, mais ils supportent mal la présence de l'étranger sur des terres françaises. Cette aversion spontanée est la source de nombreux incidents.

La ville de Diégo-Suarez serait affreuse si elle n'était pas au milieu du spectacle le plus grandiose du monde. Mais à côté de Tamatave, verte et riante, de Tananarive, pittoresque ville rouge sur ses sept collines, et d'Antsi-

rabe, riche de jardins fleuris, la bourgade même est pauvre et laide.

Fuyant les tôles surchauffées du *Brazza* je profite de la chaleureuse hospitalité de mon ami Richard Evenon, commandant de la Marine à Madagascar, dans sa villa confortable qui domine la rade.

11 juillet. — Dans notre *dinghy*, nous sommes partis hier de bonne heure, à la voile, avec Marnac, mon skipper de trois-mâts, et Mac Corkell, chargé de préparer le pique-nique. Vers onze heures, la mousson fraîchit très vite et, voulant passer dans l'ouvert de l'entrée, notre petite embarcation non pontée chavira promptement. A cheval sur la quille, avec les voiles qui traînent dans l'eau, nous sommes bientôt entourés d'ailerons de requins peu rassurants. Le thermos de thé, que Marnac a gardé sous le bras, lui échappe à chaque fort coup de roulis. Mon camarade se jette à l'eau au milieu des squales pour repêcher son précieux breuvage, malgré mes ordres de protestation.

Nous avons chaviré vers dix heures du matin. Dans l'immensité de la rade, nul ne nous a aperçus. A huit heures du soir, après avoir dérivé tout le jour, nous pouvons tirer notre *dinghy* sur une petite langue de sable où il a été récupéré ce matin, absolument intact.

21 juillet. — Piqués d'émulation, le capitaine d'armes et l'armement d'un canot ont quitté hier le bord avant le jour. La nuit est tombée sans qu'on les ait vus revenir. Cela m'étonne de Civilisé, officier marinier toujours exact et sportif endurci. Un canot ne se retourne tout de même pas comme un *dinghy* ! L'émotion est à son comble. De bonne heure, aujourd'hui, un Lysander explore la rade sans rien retrouver. Je prends la tête d'une expédition pour contourner l'immense rade par son rivage, plus de quarante-cinq kilomètres à pied. Nous en avons parcouru près de la moitié sous un soleil de plomb, quand un coureur indigène nous rattrape. Nos gens sont rentrés, sains et saufs, après avoir passé la nuit dans un

village indigène de l'autre côté de l'eau. Encalminés, ils n'avaient pas pu remettre à la voile.

22 juillet. — A terre, le moral n'est pas bon. Nos jeunes officiers cherchent cependant des distractions de leur âge. Ils les trouvent, et s'en vantent tellement au carré que notre commissaire, plus rassis, dit « qu'ils parlent de leurs succès aussi complaisamment que s'ils avaient arraché la reine de Saba aux étreintes du roi Salomon ». J'ai dû intervenir pour la première fois dans une dispute qui s'est passée au carré. Duval, hors de lui, ne parlait pas moins que de tuer l'un des autres enseignes. Il faut dire que Duval, déjà âgé, n'est jamais parvenu à s'intégrer vraiment au groupe de ses camarades. Son pseudonyme cache un vieux nom de noblesse tchécoslovaque. Il était avant la guerre officier de cavalerie, champion de ski et de natation, à Prague. Deux invasions l'ont chassé coup sur coup et il est devenu marin de la France Libre un peu comme j'étais pilote de la R.A.F. Appliqué, torturé de scrupules, imbu de préjugés de caste, maniéré et orgueilleux, Duval montre souvent une tristesse hautaine qui l'éloigne de ses compagnons.

Je n'ai pas le temps de me pencher longuement sur le drame de son cœur solitaire, mais j'essaie de lui montrer l'amitié très réelle que je ressens pour lui. Je voudrais tant qu'il oublie qu'il est parmi nous un étranger !

Quoi qu'il en soit, cette escale est funeste. Le repos n'a pas amélioré la santé du bord qui donne de plus en plus l'impression d'un hôpital. Les services se désorganisent. Il est temps de partir. C'est pourquoi, ce soir, en apprenant que nous allons embarquer le gouverneur, M. de Saint-Marc, pour visiter les îles Comores, je suis très heureux d'échapper à l'atmosphère de Diégo.

23 juillet. — Mouillé devant Nossi-Bé, pic volcanique noyé de forêts sur une mer de saphir. L'arrivée est féérique. L'île, avec ses profils admirables, sa végétation luxuriante, ses rues régulières et propres de cases couvertes de chaume, est une merveille. Le soir, j'accom-

pagne les administrateurs à un bal indigène donné en notre honneur. L'un de nos officiers se fait remarquer par ses essais de chorégraphie locale avec l'une des épouses du roitelet de l'endroit.

25 juillet. — Rentré ce matin dans les coraux de Mayotte. Trois Catalina, montés par un détachement de la R.A.F., que je retrouve avec émotion en ces lieux ignorés, se balancent mollement dans le lagon.

27 juillet. — Arrivé ce matin devant Anjouan, dont la cime, le M'Tingui, est noyée dans les nuages. La ville de Mutsamudu s'étire sur la plage étroite. Le chef de l'île nous attend, le gouverneur et moi, près du débarcadère. Nous nous hissons dans des filanzanas portés par huit bourjanés. Ils reprennent, tout le long du chemin, une mélodie où reviennent toujours les mêmes mots. Des relèves de porteurs courent à leurs côtés. Après quelques kilomètres couverts dans des sentiers escarpés à une allure époustouflante, nous arrivons à l'étape sous un arc de triomphe de verdure. Je m'approche d'un Français qui habite l'île et lui demande s'il peut me traduire les paroles de la chanson. Les voici :

« Ah ! qu'il est merdeux le bâton que je porte, ah ! qu'il est merdeux celui qui est dessus. »

Nous avons déjeuné d'un méchoui aux piments, sur des tapis précieux, à l'intérieur d'une vieille mosquée désaffectée.

L'île entière est coupée de toute navigation depuis plusieurs années. Les colons nous montrent les richesses dont regorgent leurs magasins : essence de niaouli, d'ylang-ylang, fagots de vanille, amas de cordages de sisal. L'île est soumise à un système d'esclavage bienveillant. Les indigènes semblent heureux, leurs enfants sont beaux et souriants.

Au retour, à bord, un message me signale la présence d'un sous-marin dans notre proche voisinage. Cela ne semble pas vrai !

28 juillet. — La « Cuite » a causé aujourd'hui un vif incident. Les permissionnaires, après la sieste, venaient de partir à terre. Accablé de chaleur, j'avais pris ma vedette et, près du rivage, je savourais un bain délicieux mais surveillé, à cause des requins, quand mon attention fut attirée par des imprécations qui venaient du rivage.

A la racine de la jetée rudimentaire, s'élève une gracieuse mosquée d'où le chemin, en bordure de mer, passe devant un cimetière musulman. Surgis de la mosquée et des environs, une cinquantaine d'autochtones armés de bâtons ou de pierres poursuivaient notre chienne. Je n'appris que plus tard la cause de cet émoi.

La « Cuite », incommodée par la chaleur, n'avait trouvé rien de mieux que de se jeter dans le bassin des ablutions. Le Coran, dans ce cas, prévoit non seulement que l'eau doit être changée, mais que l'animal doit être abattu. Et l'offensive d'Islam ne visait pas à moins que de sacrifier notre bonne « Cuite ». D'où j'étais, je pouvais en suivre toutes les péripéties, mais sans avoir le temps d'intervenir. L'animal bonasse commença par trotter devant ses poursuivants de l'air le plus paisible du monde, histoire de garder ses distances. Talonnée d'un peu près, elle eut un regard torve pour les audacieux et, soudain, ayant reçu un coup de gourdin sur l'arrière-train, fit face, les crocs découverts. Ce fut une belle débandade. En quelques secondes, tout le monde avait sauté la murette du cimetière. C'était un jeu pour la « Cuite » d'en faire autant. La voilà donc de l'autre côté, tandis que la bande apeurée revient sur la route. Elle les poursuit de nouveau. Le va-et-vient durerait encore si de nos marins, alertés, n'étaient arrivés sur les lieux.

J'ai reçu ce soir une délégation qui m'a exposé gravement le sujet. J'explique sans aménité qu'en ce mois de mai 1943, j'ai d'autres soucis en tête que le respect des lois coraniques.

Mais, par prudence, la « Cuite » sera consignée à bord pour le temps qu'il nous reste à passer devant Mutsamudu.

29 juillet. — Mouillé hier devant Moroni, capitale de la grande Comore. La ville blanche est adossée à sa haute montagne volcanique couverte de forêt vierge et que couronne le cratère encore en activité du Karthala. À peine ai-je jeté l'ancre que nous assistons à un immense carrousel sur l'eau. Quelques centaines de pirogues, ornées de palmes, accompagnent celle du gouverneur local, un indigène en costume d'apparat qui vient saluer le gouverneur.

Je ne suis pas descendu à terre. Les télégrammes insistent sur la présence d'un sous-marin italien dans nos eaux et, pendant que les réjouissances vont bon train, je souhaite que la journée soit vite finie pour me libérer du souci grave d'être une cible immobile.

L'après-midi, cependant, m'a apporté, avec le grouillement des pirogues et des petits marchands indigènes, plus d'une distraction, surtout quand nous avons embarqué les présents offerts par l'île : un bouquetin, une chevrete, des noix de coco, des oranges, de l'huile d'arachides et, enfin, un zébu.

L'embarquement de l'énorme animal ne manque pas de pittoresque. Une pirogue le tire dans l'eau par deux guides amarrées sur ses cornes. On le sangle, pour le hisser avec la grue. Un énorme bouchon est enfoncé sous sa queue, pour que, dans son émotion, il ne se vide pas sur les spectateurs.

31 juillet. — Nous voici à Majunga, après avoir fait une courte escale à Mohéli. Le gouverneur et sa suite prennent l'avion pour Tananarive.

3 août. — Nous ne cessons guère de recevoir des messages alarmants qui nous signalent un sous-marin dans le voisinage. Pris en protection un gros navire anglais, le *Kilimoor*. Le courrier d'Alger m'annonce que je viens de recevoir le commandement d'une escadrille d'avions de chasse de l'Aéronavale.

10 août. — Après nos convois, sans histoire bien que

plusieurs sous-marins nous aient été signalés, bien que plusieurs naufrages aient eu lieu dans nos eaux, nous voici de retour à Tamatave.

*
**

Une petite rivière se jette sur la côte est de Madagascar, aux environs de Tamatave. Rien ne l'aurait distinguée des autres cours d'eau, entre leurs forêts de roseaux, si l'eau du Manangarèze ne possédait la vertu de donner, à ceux qui en ont bu une fois, le désir de toujours revenir sur les rives madécasses.

Nous étions arrivés ici, je dois bien me l'avouer, avec une espèce de ressentiment contre ce pays calme, contre ces gens endormis dans la torpeur tropicale et qui n'avaient souffert de la guerre que par la nécessité d'accumuler des richesses que le manque de bateaux marchands ne leur permettait plus d'écouler. Je ne voudrais pas faire de philosophie trop facile. Mais, en très peu de temps, le charme de la grande île agissait. Le guerrier se crée un univers de violence, mais il a tort de vouloir que l'humanité entière partage ses risques. Pourquoi ne pas reconnaître que la voie du guerrier n'est pas exactement celle du bonheur ou, plutôt, qu'elle est celle d'un bonheur si spécial qu'il est préférable que personne ne le partage ? J'étais heureux de faire la guerre. Je n'avais peut-être jamais pensé à toutes ces choses depuis le jour où, sous une impulsion qui m'avait semblé irrésistible, je m'étais échappé vers les pays où l'on se bat. J'obéissais à un sentiment confus que plusieurs siècles de tradition avaient créé, peut-être dans mon hérédité, à coup sûr par le fait même que j'étais un officier. Sur ce point, mon opinion n'avait pas changé. Je devais, avec la même obligation mercenaire, aller aux endroits où je trouverais l'ennemi. Mais cette guerre, je n'avais pas été libre de choisir qu'elle fût ou ne fût pas. Je n'avais été qu'un des minuscules rouages entraînés par le grand mouvement. Et, dans la douceur de ces soirs tropicaux, je devais bien m'avouer que jamais, jamais je n'aurais choisi la guerre si elle avait

pu dépendre, pour une infime partie, de mon acceptation.

Oui, l'île Rouge me captait sous son charme. Et pour quoi aurais-je voulu que toutes ces gens viennent affronter nos dangers ? N'avaient-ils pas choisi l'une des meilleures formes du bonheur ? Ma richesse, c'était peut-être, venant des pays où les maisons s'écroulaient sur des joies simples, de retrouver soudain ces oasis de paix. Je perdais mon agressivité du début, je sentais mon cœur et mon esprit devenir calmes dans le sens que prête à ce mot la phrase de Robert Valéry : « Calme, calme, reste calme, connais le poids d'une palme portant sa profusion. »

J'avais mené une vie quasi monacale dans ces baraques de la Royal Air Force, isolées au milieu des campagnes, d'où nous ne sortions que pour monter vers nos combats et, rarement, pour de courtes ribotes qui ne touchaient pas notre âme. J'avais connu l'isolement de notre communauté d'hommes sur notre navire, pendant les longs convois. Nos échappées sur la vie n'étaient que des images rapides, des passions sans profondeur. Parcourir ainsi le monde n'est plus qu'un voyage irritant. Douala, première terre française, avait ranimé les braises assoupies. Mes longs séjours à Tamatave, d'où je m'envolais vers Tananarive ou Antsirabé, me donnaient la contagion d'un autre monde, où le charme tropical s'alliait à la douceur française. Nous étions arrivés ici en guerriers, mais, dans ce pays où s'exerçait depuis longtemps l'influence des créoles réunionnais et mauriciens, je voyais un poète dans chaque passant. Si la richesse était chose méprisable, les noms des produits qui la procuraient avaient la grâce même de l'île. Saveur du cacao, de la vanille, du girofle, senteurs subtiles de la citronnelle, du vétiver de l'ylang-ylang, splendeurs des fruits exotiques, mangues et letchies, sapotilles et corrosols, barbadines, tous ces noms suffisaient à évoquer un monde plein de promesses et de charme.

Et je trouvais dans Tananarive une des plus belles villes du monde. Avec ses hautes maisons rouges accro-

chées aux flancs d'un cirque de collines, ses rues montueuses, ses escaliers rapides et ses terrasses, ses jardins emplis d'antigones et de bougainvillées, la ville prenait, le soir, un aspect irréel. C'est de nuit que je fis sa connaissance, tandis qu'un orage diluvien changeait chaque ruelle en torrent. Au matin, le soleil brillait au ciel d'un bleu profond.

Du palais de la Reine, qui domine la ville, je découvris l'Emyrne tout entière. Les méandres de l'Ikopa se déroulaient entre des digues d'argile rouge, au milieu des rizières que limitaient au loin des barrières de collines roses. Et, redescendu au marché, le « Zoma », je trouvais le plus beau tableau impressionniste dans les innombrables étalages des rares fleurs des tropiques.

J'allai goûter le calme d'Antsirabé. Un petit tortillard, après avoir parcouru un relief chaotique de vieux volcans éteints, arrivait en gare. Du premier coup, le regard était captivé par les jardins en fleur de l'avenue qui menait à la bourgade. On ne pouvait imaginer de rues plus accueillantes. Ici, sur les hauts plateaux favorisés par une température plus clémente, venaient séjourner des essaims de jolies femmes qui fuyaient la torridité de la zone côtière. Et, soudain sorti de mon petit groupe d'hommes de combat, je trouvais la grâce de ces silhouettes féminines glissant parmi la splendeur des jardins.

Une longue promenade m'amena un soir au bord d'un ancien cratère aux parois verticales. Le jour baignait et l'ombre emplissait l'abîme au fond duquel le lac Tritive étalait ses eaux sinistres. Un sentier de chèvres, accroché aux falaises, descend jusqu'au fond. Le silence était absolu. Aucun cri d'oiseau, aucun sautillerment de carpe ne venaient troubler ce monde figé. Au flanc du mur de roches rouges, deux troncs d'arbres, curieusement enlacés, ont servi de source à une légende : deux fiancés, que la vie séparait, avaient résolu de périr et, étroitement embrassés, s'étaient jetés dans le lac. Au printemps suivant, les arbustes poussèrent à mi-coteau et le Malgache les montrait aujourd'hui d'un air peureux, comme le symbole des amants unis dans la mort.

Ces lieux émouvants avaient touché ma sérénité de combattant satisfait plus que je ne l'aurais pensé. Je retournai à Antsirabé avec des yeux neufs. De même que mon corps se reposait ici des touffeurs tropicales, mon esprit abandonnait enfin les soucis des combats, pour trouver des pensées plus poétiques. Je voyais avec envie les petits enfants courir parmi les fleurs, j'étais jaloux de tous les couples qui s'aimaient, ma profusion de richesses ne connaissait pas celle du simple bonheur familial. Le lac Tritive, dans sa sauvage grandeur, avait servi à catalyser mes sentiments. J'éprouvai une soudaine détresse à me retrouver seul dans la vie. J'avais bien l'affection tendre, mais, hélas ! si lointaine, d'une vieille maman, d'une petite fille que j'avais perdue depuis longtemps. Mais comment n'avais-je pas senti toute ma solitude, la vraie solitude de l'homme sans compagne, sans la compagne de chaque jour.

Ce soir-là, sur les terrasses du Grand Hôtel de l'endroit, je croisai un groupe charmant. Une jolie jeune fille de vingt ans, que j'avais déjà rencontrée à Tamatave, répondait avec gentillesse aux questions de cinq petits enfants pendus à ses jupes, dont l'aînée était surprenante de grâce, avec son visage de chatte aux grands yeux verts un peu étirés. La jeune fille montrait beaucoup de patience, rangeait le vêtement de l'un, la coiffure d'un autre, prenait aux bras le plus jeune, un peu grognon. J'avais l'image devant moi du bonheur le plus tranquille. Je dirais même qu'après les horreurs de la guerre, les scènes atroces des bombardements, après aussi nos débauches rapides de guerriers, la scène, pour moi, était soudain unique. Elle n'éveillait que les sentiments les plus purs. J'avais trente-six ans, je croyais être blasé, et quand la jeune fille, très droite, avec ses tresses blondes portées en couronne sur la tête et ses grands yeux gris, partit, sans avoir eu un regard pour moi, entourée de son petit essaim joyeux d'enfants qui, manifestement, l'adoraient, je crois bien que j'éprouvai pour la première fois de ma vie ce que l'on appelle un coup de foudre.

12 août. *Saint-Denis-de-la-Réunion*. — Nous avons dû faire une sacrée jolie petite manœuvre, ce matin, pour entrer dans ce port de la pointe des Galets qu'un facétieux a eu l'idée d'encombrer encore un peu plus en sabordant une drague toute neuve en plein chenal. A cela se limite d'ailleurs l'effort de guerre de la colonie. Le double virage dans le cul de sac, sans mettre une aussière à la terre, m'a donné toutes les jouissances du manœuvrier.

Invraisemblable pays ! Royaume du roi Pausole, où la civilisation moderne montre à peine le bout du nez. Dans le train du gouverneur, qui vient s'accoster à quai juste à côté du *Brazza*, un wagon-salon m'est réservé, où les plantes grasses et les palmiers font une atmosphère de serre chaude.

Le secrétaire général du gouvernement, un très vieux monsieur à l'air matois et peu fait pour ce rôle, est un ancien juge au tribunal de Caen. Mais il joint à ses fonctions officielles celles de Taxis dans le roman de Pierre Louys.

Vingt-deux kilomètres de tunnel, sur trente kilomètres de trajet, nous amènent à Saint-Denis. Les notabilités, gouverneur en tête, viennent m'accueillir à la descente du wagon.

Je jetterai un voile pudique sur cette île aux innombrables enchantements, où mon équipage aurait vite sombré sans un télégramme qui nous rappelle immédiatement à la mer. Il faut rechercher les naufragés d'un bateau coulé la veille par un sous-marin japonais. Il faut procéder au rappel de tous les officiers et de tous les marins dans la ville, où nos cris insolites réveillent une torpeur endormie depuis quelques siècles.

Une draysine nous ramène à une allure folle, dans un fracas qui retentit sous les longs tunnels, au port que nous avons quitté ce matin. Les machines sont prêtes.

13 août. — Le soleil se couchait comme nous passions le bout des jetées, du port des Galets. Sous ces latitudes, la nuit tombe vite. Bientôt, l'île entière ne fut plus qu'une masse informe, tandis que, très haut dans le ciel, le faite du piton des Neiges captait les derniers rayons du soleil.

— Et maintenant, il nous faut faire un sacré calcul, si nous voulons retrouver nos naufragés.

Tout ce que nous savions, c'était le point où le *Clan-Mac-Arthur* avait été coulé l'avant-veille. Mais, trois jours étaient déjà passés. Et, à la latitude du naufrage, les cartes portaient un courant de trois à quatre nœuds vers l'Ouest. Ce même courant avait drossé sur le rivage de Tamatave, quelques mois plus tôt, cinq naufragés hollandais après vingt et un jours de mer. L'officier de manœuvre avait entassé les instructions nautiques, les livres hydrographiques qui devaient nous donner les bases de notre calcul. Penchés dans la boîte à cartes, nous estimions que nous devions rencontrer les radeaux à l'aube du deuxième jour. Ce n'était pas la première fois que nous partions à la recherche de naufragés. Et je pensais toujours avec la même angoisse que de notre calcul allait dépendre la vie d'une centaine d'hommes. Il suffisait que le point du naufrage ait été mal signalé, ou qu'un vent dominant ait changé la force et la direction des courants, ou que nous fassions la moindre erreur pour qu'ils périssent de soif sous l'impitoyable soleil équatorial.

Aussi, le lendemain fut-il un jour de points astronomiques. Il s'agissait d'éliminer la moindre erreur.

— A quoi cela sert-il, commandant, me dit Fabre, puisque le point signalé par le cargo peut être entaché d'erreur ?

Fabre est un Toulonnais ; il a la philosophie facile mais empreinte de bon sens de son pays. A quoi cela servait-il, en effet, d'avoir notre position au dixième de mille près, si celle qu'avait lancée le poste radio du bord, en pleine nuit, au moment du naufrage, était largement erronée ?

J'expliquai à Fabre mon opinion.

Puisque nous n'étions pas sûrs du sens de l'erreur qu'avait pu faire le *Clan-Mac-Arthur*, autant chasser le point qu'il avait donné. C'était encore, selon toute probabilité, la meilleure chance de le trouver.

La nuit du premier jour tomba sur une mer d'huile. Le ciel était splendide et, à côté des officiers de quart,

Marnac ne cessait pas de « crocher » les étoiles pour parfaire notre course. Nous étions presque cap sur la Croix du Sud et la surface de l'eau était si calme que la splendide constellation y jetait des traits sinueux.

— Alerte, torpille bâbord arrière.

Le klaxon de l'asclic rugissait.

Avant même d'arriver au plateau d'attaque, j'avais hurlé :

— A gauche toute, stoppez bâbord ! Tu es bien sûr que c'est une torpille ?

C'était Mac, bien entendu, qui avait pris le quart. Ces sortes d'aventures nous arrivaient toujours quand il était là.

— J'entends très bien, commandant, par le travers bâbord.

Le bâtiment, penché par la giration, tournait maintenant comme une toupie.

— Bruit de torpille à bâbord avant, très près, commandant.

Le *Brazza* avait presque achevé son tête-à-queue. Je le stabilisai, cap dans la direction de l'alerte.

— La machine bâbord en avant normale. Comme ça.

— Sillage par bâbord avant, cria le porte-voix de la passerelle supérieure.

Je n'avais pas encore vu le sillage. Je songeai une seconde que je n'avais pas fait la meilleure manœuvre.

Au lieu de tourner l'arrière vers le danger qui arrivait, opération plus rapide, j'avais mis le cap sur le sous-marin. Mon réflexe avait été un réflexe d'attaque. Si la torpille avait été plus près, nous aurions risqué de la recevoir en plein travers.

— Le sillage passe par bâbord, cria le porte-voix de veille.

— La torpille est à nous toucher, disait Mac, posément.

Je n'avais pas le temps d'aller voir. Tout ce que je savais, c'était que ce danger était passé. Peut-être, tout de suite, d'autres torpilles allaient venir vers nous.

— Voyez-vous le sillage de la torpille ? criai-je à la passerelle supérieure.

— Oui, commandant, répondit Mouton, qui venait de monter, car on avait rappelé au poste de combat.

— Eh bien ! suivez-le. Et toi, Mac, fais attention, nous allons vers le sous-marin.

Nous remontions à quatorze nœuds vers le danger. Mais nous parcourûmes cinq milles sans déceler d'échos et, revenus au cap inverse, ne fûmes pas plus heureux.

Pourtant, les veilleurs convoqués dans l'abri de navigation restèrent formels et Mac répondait de la nature du bruit qu'il avait capté. Était-ce le même sous-marin qui avait coulé le *Clan-Mac-Arthur* ? Se trouvait-il aujourd'hui sur notre route ?

Les autres heures de la nuit se passèrent sans nouvel incident. Et l'aube s'annonça. Tous les officiers s'étaient fait prévenir pour monter sur la passerelle, car, d'après nos calculs, c'était juste à l'aube que nous devions arriver près des naufragés.

Je me rappellerai toute ma vie de ces minutes émouvantes où le monde, petit à petit, sortait de l'ombre. Dans le crépuscule du matin, la visibilité restait pauvre. Sur la mer d'huile, une légère brume flottait. Notre champ de visibilité allait s'agrandissant à mesure que le soleil montait. Pourtant, tout n'était que bleu ; le ciel et la mer, à peu près du même azur, ne portaient aucun objet. Mais l'horizon restait vague et nos yeux de marins, habitués, devinaient les voiles qui limitaient notre vision. Oui, je me rappellerai toujours notre angoisse. Nous aurions presque prié pour qu'un miracle nous mît sur la bonne voie. Aurait-il fallu venir sur la droite, sur la gauche ?

Déjà, le jour était levé depuis une heure sans avoir rien révélé. Et, soudain, la vigie hurla :

— Un objet flottant par tribord avant.

Capitaine, quatre à quatre, montait déjà l'échelle de corde qui menait au sommet du mât. D'en bas, nous n'avions encore rien vu.

— Ce sont eux, commandant, cria Capitaine. Il y a plusieurs radeaux avec des voiles.

La nouvelle avait fait le tour du bord en un clin d'œil. Tout l'équipage envahissait la plage avant. Et la brume avait bien diminué les distances, car les naufragés grandissaient maintenant à vue d'œil. Bientôt, il fallut songer à stopper. Je n'aimais guère cette position à la merci de la moindre attaque. Pourtant, la torpille qu'on nous avait tirée cette nuit m'inclinait à estimer peu probable qu'un autre sous-marin fût encore sur les lieux.

Dix minutes après les quatre-vingt-dix-huit naufragés étaient à bord. Les officiers étaient Écossais et l'équipage moitié hindou, moitié malais.

Ils n'avaient pas encore assez souffert pour avoir perdu beaucoup de force.

Nous avons ramené les naufragés à Port-Louis, dans l'île Maurice.

**

Reçu un charmant télégramme de Palewski pour l'affaire des Focke-Wulf Kerriers. Palewski aura montré non seulement qu'il savait se mettre en règle avec son devoir de guerrier, mais encore qu'il pense à ceux qui sont au danger.

La B.B.C. annonce que mille deux cents Français internés à Miranda vont être envoyés en Afrique du Nord. Avant-hier, la Suède retirait à l'Allemagne l'usage de son réseau. L'opinion des neutres évolue. Bon signe. Les pays, plus que les gens, sont sans vergogne. Les fautes collectives, surtout morales, comptent moins que les crimes d'un seul.

Ceux de Miranda libérés ! Coucques et Goudchaux, anciens prisonniers du camp maudit, tressaillent d'aise.

17 août. — Nous convoyons vers Madagascar.

Un nouveau torpillage vient d'avoir lieu il y a moins de deux heures au sud de Fort-Dauphin. Aucun détail. Colombo signale trois sous-marins allemands et deux italiens dans les parages.

Au départ, une lettre d'Angleterre m'a été remise au moment où nous larguions les amarres. Elle m'annonce la

mort de Louis Ducorps. Il était pilote de Mosquito. Le 6 juin, au crépuscule, son appareil est sorti de la piste et s'est écrasé en flammes. Les témoins ont eu l'impression qu'un moteur avait lâché.

Je ne parlais plus de Ducorps. Je ne l'avais plus revu. Mais soudain je mesure l'affection que je lui avais gardée à ma profonde peine. C'est moi, le plus vieux, qui suis resté !

**

— Excusez-moi, commandant.

L'enseigne de vaisseau Bienfait avait soulevé à demi le rideau de ma chambre de veille.

— Il est impossible de faire une crépusculaire. Le ciel est resté couvert, sans un trou.

Cela commençait à devenir embêtant. Ce point crépusculaire était notre dernière chance de nous situer avec précision avant d'atterrir de nuit sur Madagascar. Depuis six jours, le ciel restait voilé. Marnac avait bien essayé, pendant des heures, sextant en main, d'accrocher un astre, mais en vain. Cinq jours plus tôt, notre estime devait nous amener devant Tamatave largement avant la fin du jour. Je n'avais que la charge d'un énorme cargo de 20.000 tonnes, le *City-of-Dunkirk*, et nous filions 14 nœuds vent arrière. Mais, l'avant-veille, au large de la Réunion, notre groupe s'était grossi d'un minable rafiau, bien connu sur les rives madécasses, l'*Ile-Bourbon*, et, pour lui permettre de suivre, nous avions dû réduire l'allure. Aussi maintenant, au coucher du soleil, il nous restait une quarantaine de milles pour atteindre l'île Rouge. Nous y serions vers minuit.

Assis au bord de mon lit, je relisais la liasse des derniers télégrammes. Le problème n'était pas simple. Un sous-marin japonais avait été signalé l'avant-veille entre La Réunion et les Kerguelen. En admettant qu'il ait marché en surface, il pouvait être dans nos parages. Un autre était repéré par Diégo-Suarez depuis trois jours. A vrai dire, on ne l'avait pas vu. Mais, chaque matin, à l'aube,

la rade était survolée par un petit avion inconnu. Il suffisait de regarder la carte pour être sûr qu'il ne pouvait venir que de la mer. C'était le seul indice, mais certain, d'un navire comparable à notre *Surcouf*, car il lui fallait un gros tonnage pour porter un avion de reconnaissance.

Ce soir, le sous-marin des Kerguelen, comme celui de Diégo, pouvaient être devant Tamatave. Après quatre ans de guerre on aurait pu prendre l'habitude du danger. J'avais pourtant, pour moi seul, de lourds moments de lassitude depuis que nous naviguions dans l'océan Indien. Dans l'Atlantique, l'an dernier, nous étions plus d'une douzaine d'escorteurs pour cent bateaux de convoi. Ces armadas, bien que parfois cruellement décimées, portaient, par le nombre même de leurs navires, la garantie d'un secours. L'aide aux naufragés ne s'était jamais trouvée en défaut.

Dans l'océan Indien, rien de tout cela. A chaque convoi, nous étions chef d'escorte et même, comme ce soir, s'il n'y avait que deux navires à garder, j'avais l'inquiétude de protéger ce gros 20.000 tonnes chargé de minerai précieux.

On sentait la menace imminente. Nos adversaires, depuis le début de 1943, avaient porté une grande part de leurs attaques sur les atterrages de Madagascar. On saurait bien plus tard que ce mois de février avait vu, rien que dans le Mozambique, plus de pertes que tout l'Atlantique nord. Le télégramme rituel de l'Amirauté montrait l'existence de trois patrouilles : deux ou trois sous-marins japonais dans le triangle Diégo-Addu Atoll-La Réunion, une patrouille italienne entre Mayotte et Mombassa, enfin des Allemands dans la zone sud, sur la route de Durban à Tamatave. Comment n'aurais-je pas été anxieux ?

A ces probabilités de rencontres s'ajoutait une certitude très récente. L'affaire n'avait pas encore éclaté, mais je savais, par Richard Evenou, que la Sûreté était sur la trace d'espions dans les environs de Fort-Dauphin. Les sous-marins ennemis étaient guidés vers nos convois par

les émissions d'un petit poste radio. Il n'était pas encore localisé et son trafic centuplait la menace.

Il y avait, dans nos risques de torpillage, une sorte de fatalité contre laquelle j'essayais de lutter, mais c'était plus difficile que dans les pays anglo-saxons où la conservation du secret n'est pas un vain mot. Que nous partions de Diégo, de Tamatave, de la pointe des Galets, j'étais certain que l'heure et le jour de notre appareillage étaient divulgués, et même notre destination. Et savoir, de plus, que ces renseignements seraient transmis à coup sûr à l'ennemi n'était pas rassurant. J'avais peu d'armes pour nous épargner ces vicissitudes. L'une des meilleures était bien peu orthodoxe. Renonçant à éviter les commérages, à faire appel au sens civique de nos compatriotes, toujours avides de transmettre au plus tôt un secret, très gêné par le fait que nos appareillages étaient toujours précédés d'un embarquement massif de vivres frais, je n'avais rien imaginé de mieux que de noyer le renseignement important parmi d'autres, volontairement erronés. J'utilisais pour cela ce que nous appelions la « brigade mondaine ». J'avais sélectionné une douzaine de matelots qui sortaient par paires les jours précédant notre départ et qui avaient pour mission, en faisant le tour de tous les bistros de la ville, de donner chacun une destination différente à notre prochain convoi. Si bien que la direction réelle se trouvait perdue parmi l'ensemble de ces ragots. Je ne pouvais juger à coup sûr de l'efficacité de ma méthode ; mais, c'était un fait, nous n'avions pas encore coulé.

*
**

Dans quatre heures, nous serions devant le rivage de Tamatave. Notre radar marchait mal et c'était un lourd handicap de n'avoir pas pu faire d'observations astronomiques depuis trois jours. La mousson soufflait frais et poussait derrière nous une houle bien formée. Parfois, la lame nous attaquait grand large, nous couchait un moment, puis le *Brazza* se relevait lourdement jusqu'à la

lame suivante. La nuit était parfaite. C'est à peine si nous pouvions distinguer dans les jumelles la masse énorme du cargo, à deux encablures, que la mer ne faisait guère rouler à cause de son poids.

— Commandant, voici un télégramme.

J'ai reconnu la voix de Hodge dans l'ombre. Il a dit cela du ton qui annonce les mauvaises nouvelles. De fait, le télégramme est menaçant : un cargo anglais vient d'être coulé dans notre voisinage, il y a deux heures à peine.

Il ne fait pas de doute que ce soit par un sous-marin en patrouille devant Tamatave. Le problème se précise avec les menaces.

La nouvelle ne me surprenait qu'à moitié. Elle n'était pas moins désagréable. Je pestais contre l'*Ile-Bourbon* qui nous avait retardés et nous obligeait à passer une nuit à la mer devant le port. Que faire pour éviter l'attaque avec nos pauvres neuf nœuds ?

Marnac arriva au moment où j'allais le convoquer. Il portait le plan de Tamatave et les Instructions nautiques. C'était peut-être en cela qu'il était le plus parfait : il savait toujours prévenir mes ordres.

Peu de gens connaissent ce petit port côtier mal abrité de la mousson et découvert contre les cyclones. Une petite jetée protège insuffisamment les quais d'accostage. La tourelle du feu d'extrémité en avait été à moitié détruite par un raz de marée et ce qui en restait, bien peu visible, n'était pas accore. A partir de là, le port naturel est délimité par un long récif à fleur d'eau, parallèle à la côte. L'entrée la plus large est celle du nord. Rien n'était balisé et le chenal était impossible à retrouver de nuit, à cette époque où tous les phares étaient éteints. Entre le feu de la jetée et le grand récif, un trou dans les coraux constituait la petite passe. Mais comme aucun de ses bords n'était bien marqué, les Anglo-Saxons l'avaient interdite, même de jour. Il faut dire que, lorsqu'on embouquait ce passage, il restait très peu d'espace à courir droit devant soi, si bien qu'il fallait avoir manœuvré ses machines avant même d'avoir passé le récif. C'est ce que Marnac m'étaillait sous le nez.

Tout cela était rien moins que réjouissant. Le manque d'astres ne nous avait pas permis de nous placer avec précision. Nous allions atterrir sur ces rivages privés de feux, la ville même de Tamatave était dans le black-out, et, tandis que notre position restait incertaine, nous connaissions, à coup sûr, la présence d'un sous-marin dans notre voisinage.

Trois heures plus tard, le radar commença de dessiner la côte rectiligne. Il était malheureusement trop mal réglé pour que nous puissions distinguer l'îlot Prune, amer remarquable dans le nord-est du port. J'étais dans l'angoisse. Nos trois navires devaient faire beaucoup de bruit pour l'écouteur hydrophonique d'un sous-marin. Je redoutais de voir jaillir dans l'ombre la gerbe de flammes qui marque le torpillage.

La pire folie, à mon sens, aurait été de croiser devant Tamatave jusqu'à l'aube. Je signalai brièvement mes intentions aux commandants du *City-of-Dunkirk* et de l'*Ile-Bourbon*. Le premier, un vieil Écossais que j'avais entrevu seulement quelques minutes avant notre départ, approuva mon dessein de rentrer de nuit dans le port. Mais son message précisait qu'il n'y était jamais venu, même de jour. Il me demandait de lui envoyer un officier de mon bord. Quant à l'*Ile-Bourbon*, minuscule auprès de ce mastodonte, je n'attendis même pas sa réponse pour prendre ma décision.

Vers deux heures nous étions à trois milles du rivage. Aucun feu n'était visible, le ciel restait couvert et sauf le radar, aucun indice ne nous aurait permis de supposer que nous étions à toucher terre. A deux heures trente, le midship Herbout que j'avais mis dans le nid de pie annonça les brisants. Malheureusement, ils s'étendaient du nord au sud de l'île, sur plusieurs centaines de kilomètres, et cette information ne nous était d'aucun secours quant à la latitude.

— Le radar marche beaucoup mieux maintenant. Le second vient de le réparer.

Brave Crève-cœur ! Il était depuis deux heures à farfouiller dans le phare pour obtenir de meilleures images.

— L'ilot Prune dans le 340 et à 3 milles, annonça Marnac.

Nous étions enfin bien placés, en face de la ville, mais ses feux étaient si parfaitement masqués qu'aucune lumière ne filtrait vers le large. Laisant courir sur notre erre, après avoir stoppé les machines, j'étais venu sur la gauche cap au Sud et, de la passerelle, nous distinguions maintenant la mer qui brisait sur les récifs.

— Appelez Mac pour armer l'asdic.

— Il y est déjà, commandant.

L'équipe marchait bien. On pouvait être fier de commander ce bateau. Aux premiers risques, qu'ils vinssent de l'ennemi ou des dangers de la navigation, tous seraient les coudes. Et s'ils restaient silencieux dans l'obscurité de la passerelle, je me cognais à chaque instant à l'un de mes officiers venu pour apporter son aide dès que je la requerrais.

— Mac, nous allons mettre en marche cap au sud. L'asdic, à un moment, doit nous placer devant le trou du récif qui marque la petite passe. A toi de le trouver.

— Bien, commandant.

A six nœuds, mer de travers, nous roulions bord sur bord. Derrière nous, le *City-of-Dunkirk* et l'*Ile-Bourbon* faisaient une route parallèle, un peu plus au large par sécurité. Maintenant, nous voyions distinctement les brisants, comme un ruban de flammes pâles, et nous entendions la clameur des vagues qui déferlaient dans les rochers.

— Hodge, je sais bien que les Anglo-Saxons ont interdit la passe sud, même de jour. A mon avis, c'est une erreur. Il vaut mieux passer très près d'un danger qu'on voit bien que dans un chenal large dont on distingue mal les hauts fonds. Je vais essayer de prendre la petite passe pour nous mettre tout de suite à l'abri dans le port.

— Tous feux éteints et avec à peine un trou de quelques dizaines de mètres dans les brisants, vous ne pourrez jamais faire passer ce gros 20.000 tonnes !

— Pourquoi pas ? Marnac va aller à son bord pour aider le capitaine.

— Et comment trouverez-vous l'entrée, avec cette grosse mer de l'arrière, dans le noir ?

— Vous allez voir. Bienfait ! Le Cam !

— A vos ordres, commandant.

Dans l'ombre, ils étaient là, bien sûr, tous les deux. Mais ce n'est pas eux, certes, aussi timides l'un que l'autre, qui auraient parlé avant que je les interpelle.

Bienfait, jeune enseigne, avait déjà eu sa page de gloire. Un jour, dans la Manche, la vedette rapide lance-torpilles dont il était le second, avait été mitraillée à bout portant par des Messerschmidts. Presque tout le monde avait été tué. Le commandant, étendu, baignait dans son sang. Bienfait avait reçu quatorze éclats. Il prit le commandement de la vedette et la ramena à Dartmouth. A peine accosté, de façon impeccable, il s'évanouit pour ne reprendre ses esprits que plusieurs jours plus tard, dans un lit d'hôpital. Bienfait avait un doux visage d'enfant, avec un air de souffrance et des yeux très limpides. Second du service navigation, il avait la charge plus particulière de placer chaque jour le point à midi et Marnac, qui n'hésitait jamais devant un calembour, disait :

— C'est bien comme ça, un bienfait n'est jamais perdu.

Son camarade Le Cam, lui, était un bon gros Breton modeste à l'excès, il remplissait à merveille les fonctions d'officier torpilleur.

Les deux jeunes officiers s'étaient rapprochés de moi.

— Nous allons mettre les deux vedettes anglaises à l'eau. Vous les armerez chacune avec un timonier muni d'une sonde à main et d'une lampe Scott à écrans rouge et vert. Allez jusqu'au récif sans allumer la moindre lumière et cherchez ensemble le milieu de la petite passe. Vous vous rabattrez à ce moment chacun vers un bord en laissant traîner votre ligne de sonde avec quinze mètres de filin dehors. Vous stoppez quand le plomb touchera. Je serai sûr à ce moment que vous serez sur des fonds de quinze mètres. Vous pourrez vous héler à la voix pour vous mettre d'accord et vous vous maintiendrez en place sur vos moteurs. Tant que vous serez bien placés,

vous tournerez vers le large vos lampes avec l'écran vert. Si, pour une raison quelconque vous étiez dépalés ou drossés dans les brisants, vous montreriez le feu rouge. Vous avez compris. Nous allons passer entre vous deux. Cela vous permet de mesurer l'importance de votre mission.

— Bien, commandant.

J'avais remis en marche. Le *Brazza* décrivit un large cercle sur la gauche et revint perpendiculairement à la côte. Stoppés à un mille du rivage, j'étais notre erre en battant en arrière.

— Mettez les embarcations à l'eau !

Ce n'était pas chose facile. De la passerelle, nous pouvions entendre les cris de Marnac et les imprécations de Schrantz, tandis que le bras de la grue tournait en de diligentes manœuvres.

— Les canots sont à l'eau, commandant.

— Attendons.

Le canot de Le Cam devait passer d'abord sur le *City-of-Dunkirk* pour déposer Marnac.

Il n'y avait rien d'autre à faire qu'à attendre. Nous flottions comme un bouchon. Le bruit des brisants gênait l'asdic. Nous étions une proie choisie pour un sous-marin, mais je devais courir cette chance pendant quelques minutes interminables.

— Toujours rien ?

Je m'impatais.

— Toujours rien, commandant.

Notre anxiété était vive. Les canots étaient partis déjà depuis un quart d'heure sans donner signe de vie. Ce sont chacune de ces minutes qui vous font venir des cheveux blancs, en temps de guerre. Avaient-ils trouvé le passage ? S'étaient-ils brisés sur les rochers ? En mettant les choses au pire, ils auraient dû y être depuis un bon moment.

— Deux feux verts allumés droit devant, cria le chef timonier, avec l'allégresse d'annoncer le premier cette nouvelle.

— Les deux machines en avant normales. Avertissez

le cargo que nous mettons en route. Il faut prendre de la vitesse pour être manœuvrant, avec ces lourdes lames qui nous attaquent grand largue et font danser notre étrave, expliquai-je à mes officiers dont je devinais la présence autour de moi.

Puis tout se passa très vite. Ce ne fut qu'en arrivant à leur hauteur que nous vîmes combien les deux feux étaient rapprochés l'un de l'autre. Mais le *Brazza* était bien présenté et bientôt, barre toute à gauche, je jetai trois mailons de chaîne presque à toucher les quais. Ce n'était pas le plus difficile. Nous avions bien ouvert la voie. Mais le gros 20.000 tonnes, dix fois plus lourd que nous, était autrement encombrant. Aussi, penchés à l'arrière de la passerelle, nous scrutions la nuit de nos jumelles pour voir si tout se passait bien. D'ici, les feux verts étaient invisibles et la nuit si noire que nous ne pouvions distinguer rien d'autre que la crête des brisants. Il y eut encore quelques dures minutes d'attente. Le fracas des chaînes de l'énorme cargo nous renseigna. Il avait trouvé son poste de mouillage.

Il était impossible de dormir après cette manœuvre. Nous étions tous trop excités pour songer à notre lit. Et, d'ailleurs, la rade de Tamatave était si étroite qu'il faudrait sans doute rectifier notre point de mouillage au lever du jour.

— Voici les canots qui retournent, commandant.

Deux minutes après, Le Cam et Bienfait étaient là, sans faire grand bruit, selon leur habitude, mais ils avaient joliment bien rempli leur mission. Et Marnac, qu'ils avaient repris à bord du *City-of-Dunkirk*, me racontait qu'au moment où la coque du navire était passée entre les deux canots, il avait eu l'impression qu'elle les écartait.

— Où est allée l'*Ile-Bourbon* ? demandai-je, en pensant soudain à notre minable rafiau.

— Nous ne l'avons pas vu passer. Comme notre position était assez inconfortable, nous avons décidé au bout de dix minutes de rentrer.

Nous nous perdions en conjectures. Pourquoi ne nous

avait-il pas suivis malgré l'obscurité ? Où nous étions passés, lui n'avait aucune peine, aucun danger à faire la même manœuvre. Nous allâmes jusqu'à supposer qu'il avait été torpillé. Pourtant, avec ses deux mètres de tirant d'eau, c'était une proie peu tentante. Et, d'ailleurs, n'aurions-nous pas entendu le bruit de l'explosion ? Je savais qu'il transportait un de mes camarades, officier supérieur, et, fort de cette certitude, je décidai de ne plus m'en occuper.

Une mince bande grise commençait à peine à se dessiner dans l'est et l'ombre était encore épaisse, quand la lampe morse du sémaphore nous attaqua. Il y avait bien deux heures que nous avions jeté nos ancres, à exactement cinq cents mètres du rivage.

— Quel est ce gros bateau ? Je vous interdis d'entrer dans le port.

A peine le chef eut-il fini d'épeler ce message qu'un grand éclat de rire parcourut la passerelle. La plaisanterie était, en effet, bien bonne. Non seulement les veilleurs de terre ne nous avaient pas vus entrer, mais, trompés par la nuit, croyaient nous voir encore au delà du récif. Le commandant de la Marine nous interdisait la rade !

— Voulez-vous répondre : « Déjà mouillés à l'intérieur du port. Stop. Dois-je ressortir ? »

La terre resta muette, et ce fut bien comme cela. Les objets, peu à peu, naquirent avec le jour levant. Quand le soleil fut au-dessus de l'horizon, nous pûmes voir, tout petit, arrivant de la passe Nord, la seule permise, l'*Île-Bourbon*, qui avait attendu les premiers rayons pour entrer dans le port. Et, entre le *Brazza* et le *City-of-Dunkirk*, bien sûr d'avoir son tirant d'eau, il mouilla un instant après, avec une audacieuse dignité.

Il aurait fallu entendre la grosse voix du commandant de la Marine qui, vers huit heures, tonitruait au bout du quai contre ce convoi qui encombait son port sans autorisation. Je dois dire que le capitaine de corvette Rathouis avait une forte personnalité. C'était un grand et gros homme, avec une gueule de loup de mer de tonnerre de Dieu. Il avait bourlingué sur tous les océans et sur plu-

sieurs terrains d'aviation d'Amérique du Sud qu'il avait créés pour l'Aéropostale. On ne l'imaginait qu'en vieux corsaire, avec un madras sur le front et une paire de pistolets passés dans la taillole. Il possédait une voix de basse qu'on entendait à un mille et pouvait couvrir, sans mégaphone, toute l'étendue de son commandement. C'était au demeurant un homme fin et cultivé, charmant pour ses hôtes. Le commandant Rathouis menait très bien sa barque, brutalisait un peu les civils et rappelait à ces doux fliens qu'il y avait une guerre. Il en avait bien le droit, lui qui, à l'âge de soixante-dix ans, avait repris du service pour n'importe quel poste.

*
**

Quelques semaines plus tard, nous reçûmes des autorités britanniques de Londres le télégramme suivant :

« Félicitations au capitaine de frégate Jubelin pour avoir mis un convoi en complète sécurité dans des conditions de navigation périlleuses, en plein black-out et au milieu de récifs dangereux. La manière dont cet officier supérieur a manœuvré les bâtiments à travers les brisants peut être retenue comme un exemple pour nous tous. »

Or nous ne faisons jamais, à cette époque, de rapport de mission. C'était la façon dont le commandant du *City-of-Dunkirk* nous exprimait sa reconnaissance.

*
**

Vers midi, nous étions dans la passe sud d'Addu-Atoll. Le grand récif coralien était devenu un important relais à mi-distance entre les Seychelles et les Indes. Rien n'était plus étonnant, après de longs jours de mer sans avoir aperçu le moindre îlot, que de voir surgir l'atoll au-dessus de l'horizon. Le mirage faisait trembler d'abord dans l'air torride des panaches de palmiers. Puis les arbres se soudaient au mince trait noir qui émergeait de l'océan et, se rapprochant, la barre qui déferlait, même par mer calme, dans les brisants, faisait autour du mince

anneau de terre une auréole d'écume laiteuse. Plus près encore, on apercevait çà et là, entre les troncs souples des cocotiers, sur les nappes scintillantes de sable fin, quelques huttes couvertes de palmes. L'anneau de corail, avec ses huit kilomètres de diamètre et ses vingt mètres de fond, était un mouillage idéal que la Providence semblait avoir placé là pour la plus grande satisfaction du navigateur et qu'elle avait percé, pour parfaire son œuvre, de deux seules étroites entrées, au nord et au sud.

A cette époque, décembre 1943, Addu-Atoll était devenu un immense port, dont les atterrages étaient étroitement surveillés par les sous-marins japonais.

Trois jours plus tôt, nous avions reçu à la mer le S.O.S. d'un bâtiment torpillé. Les survivants avaient été recueillis par un patrouilleur britannique plus proche que nous du lieu du naufrage. Nous les retrouvâmes à l'heure de la baignade sur les plages du récif et ils nous confirmèrent l'existence de ces gros sous-marins japonais que nul encore n'avait bien vus.

Leur cargo avait coulé presque aussitôt. La mer était calme. Toutes les embarcations furent mises à l'eau et l'équipage sauvé en entier. Mais le sous-marin émergea auprès des naufragés et ordonna au canot qui portait le commandant de l'accoster. Ce dernier fut attaché sur le pont du sous-marin. Les Nippons tirèrent quelques rafales sur les embarcations, puis ils plongèrent sous les yeux des survivants qui virent périr leur commandant de cette façon atroce.

Aussi, deux jours plus tard, à l'appareillage, notre bon remorqueur H.M.S. *Prudent* était bien aise, pour son retour aux Seychelles, de le faire en notre compagnie. Les télégrammes étaient inquiétants. On voyait des sous-marins japonais partout, et si cette nervosité avait un heureux effet sur le zèle de nos veilleurs, elle m'obligeait, en revanche, à bondir à chaque instant sur le plateau d'attaque de la passerelle, car les matelots asdic ne rataient plus le moindre banc de poissons.

**

Six jours après, nous approchions de Diégo, après avoir laissé H.M.S. *Prudent* aux Seychelles. J'étais allongé sur ma couchette de veille, à demi-somnolent. C'était quatre heures du matin et j'entendais Marnac, par la porte ouverte, qui passait le quart à son successeur.

— Le Pacha a dit de le prévenir si les directions de la houle et du vent venaient à s'écarter notablement. A minuit, j'avais brise du nord-est, houle de même. Maintenant, la mer n'a pas changé, mais le vent hale au sud.

Mon subconscient enregistrait les paroles. L'habitude des alertes me fit sauter sur mes pieds. Dans la grisaille du jour levant, les têtes des deux officiers étaient plongées au creux de la boîte à cartes.

— Voyons, qu'y a-t-il ? Apportez-moi le cahier de prévisions des cyclones.

Nous l'avions ouvert depuis le mois d'octobre. C'est le début dans ces régions de la période des grandes perturbations atmosphériques. Un bateau comme le nôtre, certes, peut supporter la violence d'un cyclone, mais il en souffrirait énormément. Or, pour les éviter, nous ne pouvions pas compter sur les avis météos venus de terre. Dans l'immense étendue de l'océan Indien, les météores naissent la plupart du temps en pleine mer, à toucher les Tropiques, puis remontent vers les Indes en décrivant une large parabole. Aussi, comme ils ont acquis leur force bien avant d'avoir atteint le continent, le marin ne doit compter que sur lui-même pour déceler leur approche. De nombreux recueils, auxquels, chose amusante, les révérends Pères missionnaires ont apporté une large contribution, étudient ces phénomènes atmosphériques et nous apprennent à les voir venir et à les éviter. Mon cahier de cyclones avait été ouvert dans ce but.

Hier au soir, le thermomètre baissait de façon anormale, assez pour éveiller mon attention. Aussi, les ordres que j'avais portés pour la nuit au Journal de bord finis-

saient par : « ...prévenir le commandant si la direction de la houle vient à différer notablement de celle du vent ».

C'est en effet un des signes majeurs de la prévision. Alors que le navire n'essuie qu'une brise locale, la mer lui apporte déjà, à plusieurs centaines de milles parfois, la respiration puissante de la houle cyclonique.

Et dans le jour naissant, les symptômes s'accusaient. Ciel et mer étaient de la même couleur laiteuse avec une ligne d'horizon impossible à discerner. Pendant quatre heures de quart, le vent et la houle s'étaient écartés de près d'un quart de cercle. Il ne nous restait plus qu'à ausculter les variations du baromètre pour suivre la menace.

Je commençais à peine à évaluer, avec mon officier de navigation, la position du centre de la dépression, quand l'échelle de fer résonna sous le pas d'un radio. Il me tendait un télégramme :

« De *Triomphant* à tous. S.O.S. 16°40 sud, 83°10 est. »

C'était pour nous la chose la plus étonnante. Le *Triomphant* ! Le seul autre grand bâtiment des Forces Françaises Libres. Nous savions qu'il était parti d'Australie huit jours plus tôt en convoi. J'avais espéré le rencontrer, et voici qu'il était en perdition.

Arrivés à l'entrée de Diégo-Suarez, nous étions à plus de onze cents milles marins de notre camarade. Avait-il reçu une torpille ? Était-il victime, au contraire, de ce même cyclone que nous pouvions déceler ici au seul aspect d'une houle anormale ?

Mon premier mouvement fut d'ordonner, par T.S.F., à H.M.S *Prudent* de prendre la mer pour se porter au secours du *Triomphant*. Je pensai seulement un peu plus tard que le gros remorqueur de haute mer n'était pas sous mon autorité, mais sous celle du commandant en chef des Indes orientales. Depuis un mois, accoutumé à recevoir mes ordres, il n'hésita pas un instant et me rendit compte qu'il poussait les feux pour se porter sur les lieux du naufrage.

Quant à nous, notre gas-oil fut vite fait. Il fallait prendre double ration de vivres. Comme les animaux

n'étaient pas abattus, Goudchaux embarqua en hâte quelques porcs vivants qui emplirent le bord de leurs plaintes aiguës, tandis que, trois heures plus tard, nous reprenions le large.

**

Depuis une semaine, le *Triomphant* avait appareillé de Freemantle à destination de Diégo-Suarez. Il convoyait un gros pétrolier américain, le *Cedar-Mills*, et le cargo hollandais *Java*.

Le vent s'était levé dans la journée. Jusque-là, le convoi filait ses quatorze nœuds sur mer d'huile. Du ciel laiteux, la chaleur coulait comme un métal en fusion.

Gilly commandait le *Triomphant*. Avec son visage de corsaire, son snobisme et sa froideur affectée, c'était un ami charmant et un marin renommé.

Le croiseur léger français, l'un des quatre champions du monde de vitesse, consommait beaucoup de mazout. S'il allait vite, il n'allait pas loin. C'était bien gênant sur les espaces océaniques. Dans cette traversée, le *Triomphant* protégeait les deux bateaux marchands de ses canons, mais le pétrolier, au huitième jour de mer, devait lui permettre de refaire le plein de ses soutes. Quand ils avaient voulu mazouter à la mer, le roulis les avait pris à contre-temps et la manche avait été cassée. C'était le début d'une série noire. Le *Cedar-Mills* n'avait pas de rechange. Ils décidèrent de faire un ravitaillement de fortune avec des manches à incendie. Mais par nuit sans lune, très obscure, la remorque cassa et le nouveau tuyau fut arraché. Il n'était pas question de repasser la remorque de nuit.

Au jour, le vent s'était levé. Il n'y avait là rien de très alarmant. Puisque désormais, le ravitaillement était impossible en mer, il ne restait qu'à mettre le cap sur Diégo-Garcia, bien plus proche que Madagascar. Ce que fit le commandant. Mais la situation s'aggrava très vite. La brise fraîchissait à chaque minute.

La mâture commença de donner, sous l'archet du

vent, ces notes musicales qui annoncent le début des tempêtes. Le ciel restait gris clair, uni, avec une lumière de halo, mauvais indice. La houle attaquait maintenant le bâtiment grand large, le portait un instant sur sa crête et l'instant d'après, l'étrave, brisant la vague, faisait jaillir des geysers d'embruns qui capelaient la passerelle.

Vers la fin du jour, le soleil disparut dans une lumière soufrée. Le vent continuait de tourner au sud, le baromètre descendait et la mer se creusait d'une façon inquiétante.

Gilly se trouvait devant une situation dramatique. Etant à court de mazout, s'il voulait atteindre Diégo-Garcia, il lui fallait garder le cap actuel. Or cela ne serait plus possible si le temps l'obligeait à prendre la cape. Il tenta longtemps de conserver la route du port hollandais, mais les symptômes continuaient de s'accumuler. Le vent tournait au sud, le baromètre précipitait sa pente et, dans la nuit d'encre, on ne pouvait voir tout près du bord que les chevelures luisantes d'écume que l'ouragan arrachait aux vagues.

*
**

Ce soir-là, le quartier-maître Kéroff du *Triomphant*, fit la chose la plus redoutable de sa carrière. Kéroff était un bon vieux quartier-maître chauffeur que quinze ans de marine de guerre n'avaient pas encore pris au dépourvu. Son livret, vierge de punitions, attestait de sa valeur professionnelle comme de sa tenue. Il était chargé à bord, en particulier, de jauger chaque soir les réservoirs à mazout. Depuis l'avant-veille, le combustible était devenu précieux et il fallait en faire le compte précis de dépense. Aussi Kéroff devait-il estimer la consommation plus souvent que d'habitude. Occupation en soi banale, il suffisait de dévisser six écrous à oreille, de les rabattre, pour déboucher le couvercle des cales et y plonger la tige qui donnait le niveau. A la nuit tombante donc, le quartier-maître avait

soulevé les panneaux et jaugé le mazout. La mer était déjà très grosse et des lames entières parcouraient le pont en abord des superstructures. L'opération banale devenait une acrobatie. Une vague plus grosse souleva Kéroff comme un fétu, le porta dix mètres plus loin et, se déversant à la mer, le laissa comme un gros poisson dans le filet garde-corps. Kéroff, à moitié assommé, revint pour visser les panneaux. Il le fit, inconscient, avec moins de précision que d'habitude. Cette négligence involontaire allait avoir des conséquences disproportionnées.

Vers vingt-deux heures, dans un coup de roulis plus fort, le bâtiment se coucha un instant sur la lame et la mer parcourut le pont de la teugue jusqu'à l'arrière. Le couvercle mal vissé de la soute quatre, on le sut plus tard, fut arraché et la soute presque vide s'emplit d'eau de mer. C'était chose grave. Déjà à court de combustible, le navire venait d'en perdre une grande fraction. Mais plus grave encore était le déséquilibre que le poids d'eau de mer venait d'apporter brusquement à bâbord. Sur la passerelle, le commandant, aveuglé par la nuit et par la tempête, n'évalua soudain la menace qu'à la gîte qu'accusait son bateau.

Gilly avait pris la cape par bâbord. Mais, pour ne pas rompre le silence radio, chose interdite en temps de guerre, il n'avait pas prévenu le pétrolier. Le *Triomphant* filait quatre nœuds, ses machines en avant lentes, dans une mer démontée. Couché par la lame suivante, il resta engagé.

Il faut être marin pour ressentir toute l'horreur du mot. Le navire est un être vivant. Il monte d'habitude avec audace à l'assaut des vagues, descend sans vertige dans les creux, reçoit de l'eau des gifles qui le font vibrer de proue en poupe et le couvrent d'embruns. Il roule bord sur bord, mais à chaque limite de son oscillation une énorme bourrade le remet debout, pour l'incliner l'instant d'après sur l'autre flanc. Cette danse porte en soi une espèce d'harmonie, une règle mathématique, celle qu'impose au bateau sa propre stabilité.

Et le voilà soudain couché sans qu'il ait reçu cette

bourrade amie qui le remettait droit dans son chemin. Le marin, où qu'il soit à bord, est pris du coup d'un mortel malaise. Son navire n'est plus désormais un être plein de vie, il porte une maladie grave ; son corps s'est alourdi d'un terrible poids mort. Il est comme un nageur qui traînerait un boulet, il risque d'en mourir. On dit qu'il engage.

Le *Triomphant* venait d'engager. Vingt tonnes d'eau, brusquement embarquées à bâbord parce que le quartier-maître Kéroff, assommé par une lame, avait mal revissé le panneau de la soute à mazout numéro quatre, venaient de signer l'arrêt de mort du bâtiment.

Le reste de la nuit fut un cauchemar. Deux cent cinquante hommes luttèrent pour leur vie au milieu du cyclone. L'obscurité ajoutait à l'horreur de ce combat. J'extraits quelques lignes du rapport de mer du commandant Gilly à partir du moment où son bâtiment avait engagé ; je lui laisse son égotisme technique au travers duquel, même pour un profane, perce le drame :

« A 22 h. 30, le bâtiment donne un violent coup de roulis sur bâbord, ne se relève pas et reste engagé du côté du vent. Donné immédiatement l'ordre de redresser. Après dix minutes environ et afin de ne pas avoir toutes les superstructures arrachées par la mer je prends la cape par tribord. Vitesse un à deux nœuds. Le bâtiment gouverne mal et se couche violemment au roulis. La chaufferie arrière, envahie par la vapeur (évaporation d'eau salée sur les tuyautages), est intenable. Les auxiliaires sont stoppés. La chaudière est isolée, le compartiment évacué.

« A 22 h. 40, je fais appeler le commandant en second sur la passerelle. Il est introuvable à bord. A ce moment, le vent est passé au S.-S.-E. et a légèrement forcé (force 7). Le baromètre descend rapidement. Par suite de la bande et du roulis, désamorçages fréquents des pompes de circulation et des pompes à huile. La dynamo arrière, en fonction, s'arrête. Passé sur la dynamo avant.

« A 23 heures, la bande s'est accentuée d'environ 5°.

Donné ordre de redresser dans le minimum de temps par tous les moyens possibles.

« Incendie dans le Martiny-passerelle-machine avant. Téléphone en avarie. Liaisons coupées. Le bâtiment a maintenant une bande d'environ 25°.

« A 23 h. 15, j'envoie l'enseigne de vaisseau de quart à la machine avant. Il doit renouveler mon ordre de redresser le bâtiment à tout prix. Il revient me prévenir que la bande provient très probablement de panneaux de soutes vidés arrachés à bâbord, que le redressement est en cours, qu'il y a de l'eau dans les deux machines et la chaufferie en fonction, mais les pompes de cale fonctionnent et les éjecteurs sont mis en route quand nécessaire.

« A 23 h. 50, cependant, la bande s'accroît, les pompes à huile se désarmorcent, les dynamos déclenchent et ne peuvent être remises en route. L'éclairage de secours fonctionne normalement.

« 3 décembre. — A partir de 24 heures, les ventilateurs électriques des machines étant stoppés, la température monte dans les compartiments. La machine avant est devenue intenable et est évacuée à 01 h. 50.

« A 02 h. 10, l'ingénieur mécanicien de quart, muni de l'appareil Fenzy, redescend dans la machine avant pour isoler. La chaufferie avant et la machine arrière fonctionnent normalement.

« Vent de S.-E., force 8, mer 6 à 7. La bande moyenne est maintenant d'environ 30°.

« A 02 h. 15, renvoyé l'enseigne de vaisseau de quart avec ordre de se faire rendre compte de la dernière ronde de sécurité. L'arrière signale rentrée d'eau importante au tunnel bâbord.

« Il revient un quart d'heure après. Tout est normal à l'avant et le compartiment arrière a été épuisé.

« A 02 h. 30, deux hublots arrachés à tribord avant et dans le poste d'équipage n° 1. Voies d'eau immédiatement bouchées avec hamacs, puis paillets Colomès.

« A 03 h. 30, vent de S.-S.-E., force 9, mer 6 à 7. Le baromètre remonte. Le bâtiment se redresse légère-

ment. A la suite des mouvements effectués, la bande a été réduite à 20°. Le bâtiment est extrêmement lourd et dérive plutôt qu'il ne fait route, avec une cape très arrivée.

« A 04 h. 10, la bande s'accroît à nouveau de façon inquiétante.

« A 04 h. 15, vent de S., force 10, mer 7. L'enseigne de vaisseau de quart assure une quatrième fois la liaison et remonte me rendre compte. L'eau a envahi la machine avant jusqu'au-dessus du parquet supérieur. La chaudière avant maintient difficilement la pression. Le niveau monte dans la cale. Il y a une voie d'eau importante dont on ne peut trouver l'origine dans la tranche D. au poste d'équipage n° 3.

« A 04 h. 15, la machine arrière est stoppée.

« A 04 h. 35, bas les feux chaudière 1 (eau dans le mazout). Impossibilité de rallumer.

« Position S.O.S. à 05 h. 00 du matin : 10° 40' S. 83° 10' E. »

Le jour se leva qu'ils avaient cru ne jamais revoir. Leur dernier jour, car leur situation était désespérée. Dans la nuit très noire, ils avaient subi les coups sans les voir venir. L'aube restitua au cyclone sa plénitude redoutable.

Le *Triomphant*, couché sur l'eau, dérivait. Les crêtes des vagues gigantesques, tout près, étaient son seul horizon et le ciel, très bas, l'emprisonnait par le haut de ses masses violettes. Le pont bâbord était submergé, la teugue et la plage avant engagées sous l'eau. L'équipage s'était porté d'instinct sur les radeaux de sauvetage, sauf quelques fatalistes qui s'étaient assis sur la coque, à l'arrière.

Le commandant avait cru pouvoir imaginer le pire. Pourtant, le vent forçait encore. Gilly jugea que son bâtiment était perdu. Il donna l'ordre aux hommes de quart sur la passerelle de capeler leurs ceintures de sauvetage et de gagner la plage avant. Jamais mot ne fut plus juste, il fallait bien la gagner, avec une bande de 50°. Il était

plus facile de marcher sur les cloisons que sur le plancher. Le rapport de mer est poignant :

« Dans le petit jour glauque, la visibilité est presque nulle. La mer est blanche et fume. Le bâtiment est couché sur l'eau, complètement capelé de l'avant à l'arrière par les vagues. A gorges serrées, les hommes entonnent la *Marseillaise*. La scène ne manque pas d'une tragique grandeur. »

Mais le rapport de mer omet une chose que je devais apprendre plus tard. Au moment où il était resté seul sur la passerelle, croyant que son navire allait couler bientôt, Gilly s'était attaché à la barre, après avoir enroulé son torse, sous le veston, dans le pavillon français.

*
**

Le bateau, gisant sur le côté, refusa de couler. Quelques espaces d'air coincés entre les tôles firent le miracle. Le vent ne siffla plus dans la mâture penchée sur la houle, la mer renonça à s'acharner contre l'épave. Les hommes épars sur les radeaux et sur la coque vinrent se regrouper, étonnés, auprès de leur chef. Le navire avait payé son tribut, on ne revit jamais le capitaine de frégate Bourguine, commandant en second, ni Pontivy, le docteur du bord. La mer les avait ravés sans témoin.

Et avec de petits seaux en bois, tout ce qu'il restait, les marins commencèrent de vider, un par un, les compartiments envahis. Il y fallut trois jours.

*
**

A des centaines de milles du *Triomphant*, nous apprîmes par bribes le déroulement du naufrage. Chaque jour, chose peu rassurante, le commandant des Indes orientales signalait un sous-marin dans son voisinage.

Les S.O.S., les demandes de secours, les réponses, tout cela s'était fait dans une hâte qui n'avait pas res-

pecté les codes secrets. Il y avait de fortes malchances pour que les ennemis fussent au courant.

Le 12 décembre, alors qu'à treize nœuds nous nous rapprochions avec une lenteur désespérante de notre camarade, un télégramme nous annonça que le croiseur *Frobisher* venait de prendre le *Triomphant* en remorque. Nous ignorions que le bâtiment britannique était en route vers le lieu de l'accident, nous ignorions aussi la présence du pétrolier *Cedars-Mills* dans le voisinage. Harcelés par les S.O.S., nous avions attendu le pire, le moment où le poste radio se serait tu, pour ne parler plus jamais.

Peu à peu, nous percevions une manœuvre ; le *Triomphant* n'avait pas coulé ; nous reprenions espoir. Le commandant en chef avait approuvé les instructions que j'avais données à H.M.S. *Prudent* et, quelque part sur la mer, il faisait avec nous une route convergente qui devait nous amener sur le *Frobisher* remorquant le *Triomphant*.

Plusieurs journées nous séparaient encore et si nous ne nous inquiétions plus pour la flottabilité du croiseur léger, en revanche la menace, qui se rapprochait, du sous-marin japonais était inquiétante. A coup sûr, les Nippons avaient déjà tracé la route qui devait conduire notre rescapé à la cale sèche de Diégo-Suarez. Et c'était un jeu d'enfant que d'attendre remorqueur et remorqué sur cette route.

Le 13 décembre, le soleil se leva, comme depuis plusieurs jours, sur une mer d'huile que ne soulevait, à un rythme régulier, qu'une très longue houle, vestige du cyclone.

Près de neuf cents milles marins nous séparaient encore du *Frobisher*. Seul, je n'avais le souci d'aucun convoi et, peut-être pour la première fois de la guerre, je passai la seconde partie de la nuit à dormir dans ma chambre de veille. Sous ces latitudes, le soleil chauffait à blanc tout le bloc de la passerelle et j'avais permis les tenues les plus légères. Aussi quand, à dix heures quinze, le klaxon de l'asdic me tira en sursaut de mon sommeil, c'était dans le plus simple costume que je me précipitai sur le plateau d'attaque. Je pensai plus tard, avec amusement, que jadis, quand le commandant d'un voilier

voyait sortir l'ennemi de l'horizon, sachant qu'il lui faudrait au moins plusieurs heures avant d'arriver à portée de canon, son premier souci était de se mettre en grande tenue pour le combat. La soudaineté de nos alertes laissait peu de place à des considérations vestimentaires.

C'était Mac Corkell, bien entendu, qui venait de détecter l'écho sous-marin. Ce diable de garçon avait la main heureuse et, dans son domaine, tout ce qui nous avait conduits à des succès, comme à Dakar, venait de son oreille subtile.

Je m'étais penché à la fenêtre de la boîte asdic où le brave Mac cuisait dans son jus.

— Alors, baleine ou banc de dauphins ?

J'exagérais à peine. Il est certain que mon maître d'hôtel avait toujours montré un talent extraordinaire dans l'emploi de l'asdic. Il le devait à un sens musical poussé et à un tympan extra sensible. Au hasard de mes rencontres avec d'autres bateaux, j'avais parfois discuté de ces questions d'asdic. Quelques ténors tranchaient nettement sur le lot, dont le défaut d'ailleurs était de vous alerter pour le moindre banc de poissons passant à quelques encablures. Mac était de cette classe.

Il restait calme et affirmatif.

— Il ne s'agit pas de poissons, commandant. J'ai un écho de sous-marin, je peux même dire d'un très grand sous-marin.

— A droite 15... Rencontrez... Cap comme ça, au 105.

Le *Brazza* stabilisa sa route cap sur l'écho.

— Demandez à la plage arrière si elle est prête à grenader. « Pattern » moyen.

Les hommes étaient déjà au poste de combat et le servant qui venait de capeler le téléphone du grenadier me confirma presque aussitôt :

— « Pattern » paré.

Avec nos deux rampes de grenades et nos mortiers Thornycraft, nous pouvions jeter treize grenades de 250 kilos à la mer. Et parmi les « patterns » de la gamine réglementaire, j'avais choisi trois types d'attaque : trente

mètres, cinquante mètres pour le « pattern » moyen ; pour le « pattern » profond, quatre-vingts mètres. Au delà, on pouvait encore régler les grenades, mais c'était un cas d'espèce.

J'avais mis en œuvre mon plateau d'attaque et, tandis que Mac annonçait à haute voix les distances, les croix au crayon gras commençaient de marquer la route sinueuse d'un submersible qui cherchait à s'esquiver. Je n'avais jamais obtenu cette trace avec autant de netteté.

— Quatre cents yards, commandant. L'écho est excellent. Je suis sûr que nous avons un sous-marin de plus de cent mètres de long. Il marche à petite vitesse, il n'y a plus d'effet Doppler, cria Mac Corkell qui commençait à s'énerver.

A deux cents yards, l'écho n'était pas encore perdu. Le traceur de route m'indiqua que le submersible avait diminué de vitesse. Il venait en grand sur la droite pour présenter la cible la moins large.

— Attention... Feu !

De la passerelle, nous ne pouvions pas voir le chapelet de grenades qui roulait à l'eau dans notre sillage, mais, de chaque bord, il était toujours amusant d'observer la trajectoire des Thornycraft avec le basculement grotesque de leur cuiller.

— Toutes les grenades sont mouillées, annonça la plage arrière.

La manœuvre n'avait jamais foiré. J'avais à l'équipe de grenadage la bande des Tahitiens, bien dirigée par le second maître Helme. Ils étaient une quinzaine qui avaient rejoint, dès le début, les Forces Françaises Libres, de très beaux garçons basanés, pleins d'une nonchalance aisée. Je veux dire qu'à travers une grande lenteur de gestes, une vie calme et souriante, ils étaient capables, pour un bon motif, d'une grande vivacité. Leur spécialité d'origine était l'aéronautique. Après avoir servi comme mécaniciens et arrimeurs à l'escadrille « Ile de France », ils avaient repris la mer, exactement comme je l'avais fait, au moment où le personnel de l'armée de l'Air sorti des écoles, avait permis de libérer les marins

qui servaient à terre. J'ai toujours gardé pour eux une particulière affection. Pour venir se battre, ils avaient laissé tout ce que nous considérons comme le bonheur de ce monde, l'île enchanteresse, la vie facile, les belles Vahinés, et, transportés au pays des brumes, ils avaient gardé un caractère égal, braves au combat et téméraires dans les plus petites actions de la vie. Il n'était pas rare de les voir plonger au milieu des requins, au mouillage de Tamatave ou de Diégo, et de les voir évoluer avec aisance au milieu des squales.

— Dites à Helme de régler le « pattern » suivant pour la demi-profondeur.

Boum... Boum... Boum...

Sur la passerelle, nous comptons les coups. Chacun semblait meurtrir le bateau, car, à notre faible vitesse, nous en étions à moins de cent mètres au moment de la déflagration.

C'était toujours un spectacle impressionnant. On voyait en surface courir l'onde de l'explosion comme un frisson sous la peau d'un animal. De la mer jaillissait le grand champignon de l'intumescence, que quelques amateurs photographes, chaque fois, malgré le poste de combat, s'efforçaient de saisir en instantané.

— J'ai le contact par l'arrière. Excellent.

On considérait comme exceptionnel de le reprendre aussi vite. Il fallait que ce fût un très large but. Il arrivait parfois que l'opérateur le confondît avec la masse d'eau bouleversée, mais notre Mac ne faisait plus de ces erreurs.

Nous nous éloignâmes pour reprendre du tour et revenir à l'attaque. Le traceur montrait que l'ennemi avait continué sa giration pour s'éloigner de nous. Il avait dû stopper ses machines, il était maintenant presque sans erre. A bord, tous les disponibles étaient montés sur le pont, frémissants.

— Grenades parées.

— A gauche 10 zéro. Gouvernez comme ça... Paré à grenader.

Nous nous rapprochions. J'estimais que le sous-marin

faisait une route en lacets à très faible vitesse, à une profondeur d'une soixantaine de mètres.

— Attention... Feu !

Six, huit, dix secondes. L'explosion, cette fois, parut particulièrement sèche. Le *Brazza* s'éloigna de nouveau, l'asdic reprit le contact et pendant toute la giration ne le quitta pas plus que le coup précédent. Nous revenions à la charge une troisième fois.

— Réglez sur grande profondeur.

Le submersible, en effet, plongeait de plus en plus pour échapper à nos grenades et il semblait filer de trois à quatre nœuds, en faisant des lacets. L'écho était toujours excellent. Pour la troisième fois, le « pattern » profond éclata dans notre sillage.

Nous nous éloignons pour revenir une fois de plus sur le point de grenadage. Nous l'aurions fait jusqu'à épuisement de nos munitions, tant le but était détecté avec certitude. Nous étions environ à trois mille mètres du point de grenadage, en pleine giration, quand survint un événement extraordinaire. Une explosion souleva la mer, qui n'avait rien à voir avec une gerbe de grenade, une explosion que nous pûmes mesurer aux traces d'écume et d'huile qu'elle laissa sur une bande longue de cinq cents mètres, large de deux cents. Le mur d'écume avait jailli jusqu'à deux fois la hauteur de notre mât.

— Allô, j'écoute...

— Commandant, la machine demande ce qui arrive, elle croit que nous avons été touchés par une torpille.

L'explosion sous-marine avait été si violente que, malgré la distance, les mécaniciens avaient cru que nous venions d'écoper. Plusieurs tuyaux étaient dérivetés sur la coque. Nous stoppâmes longuement sur les lieux de l'explosion. Malgré des recherches minutieuses, nous ne pûmes trouver que des nappes d'huile, sans ces débris tant souhaités qui sont la preuve absolue de la destruction.

Deux jours nous séparaient encore de l'instant où

nous devons rencontrer le *Triomphant* à la remorque du *Frobisher*. Ils furent pour nous pleins d'excitation joyeuse. Jusque-là, les télégrammes des Indes avaient signalé chaque soir la position probable du submersible. Les radiogonios de haute fréquence ne le dépistaient plus. Des messages de Colombo nous confirmaient qu'on était sans nouvelles du Nippon.

Je supputais nos chances de succès. A vrai dire, elles étaient nombreuses. Avant notre attaque, la présence du sous-marin était décelée chaque jour ; maintenant, il avait disparu. Qu'il se soit trouvé sur la route de notre croiseur en détresse, cela n'était-il pas normal, avec l'usage intempestif que nous avons fait de la radio au moment du cyclone ? Et comment expliquer d'ailleurs, par ces fonds de six mille mètres, l'énorme explosion, sans rapport avec celle d'une grenade, et les nappes huileuses ?

Je suis persuadé, pour ma part, que nous avons provoqué l'éclatement d'un chapelet de mines que le submersible devait porter dans ses flancs, à l'extérieur de la carène principale.

La veille de notre ralliement, un télégramme secret nous apprit que depuis deux jours aucune attaque nouvelle n'avait été signalée, alors qu'auparavant chaque soir voyait une tentative de torpillage, si ce n'était un naufrage. Nous recevions de tous les coins de l'océan Indien des télégrammes de félicitations.

*
**

Nous ralliâmes dans la nuit du 16 décembre le groupe *Frobisher-Triomphant*. Depuis plus de deux heures, notre radar donnait l'image des deux bâtiments. Et, à ma grande surprise, nous pouvions évaluer leur vitesse à dix-huit nœuds. Le *Frobisher*, dépourvu d'asdic, n'aimait pas s'éterniser dans les parages et remorquait à vive allure. Il remorquait si vite que je fus obligé, à ma honte, de lui demander de diminuer de quatre nœuds s'il désirait ma protection contre les sous-marins.

Leur vitesse prouvait, entre autres choses, que notre

croiseur remorqué était bien dans ses lignes d'eau. A l'aube, tout notre équipage était sur le pont pour venir l'observer. J'allais d'ailleurs lui passer eau et vivres et, en marche, je vins me ranger à une vingtaine de mètres de sa coque pour établir un va-et-vient.

Son état était impressionnant. Tôles rouillées, bossoirs et rambardes tordus, canots défoncés, tout témoignait de l'assaut que lui avait livré la mer ; il n'avait plus l'air que d'une épave à condamner à la ferraille.

Mais la gaieté était revenue après le sauvetage. Gilly, avec sa gueule de corsaire élégant, me faisait des signes joyeux de la main. Nos équipages se reconnaissaient, chacun appelait un camarade, on échangeait des plaisanteries affectueuses et se donnait rendez-vous à Diégo.

A midi, H.M.S. *Prudent* sortit de l'horizon. Bientôt, il venait à notre cap par le travers du croiseur anglais. Le *Frobisher* lui passa la remorque en un temps record, puis décrivit un large cercle sur notre arrière et arriva, à vingt nœuds, pour défiler à raser nos coques, tout son équipage à la bande au garde à vous. A notre énorme surprise, tandis qu'il arrivait à notre hauteur, ils entonnèrent la plus formidable des *Marseillaises*.

Quelques jours après, jours sans histoire sur mer d'huile, nous arrivions à Diégo-Suarez, où le croiseur anglais nous avait précédés.

21 août, *Tamatave*. — Nous sympathisons avec le deuxième bataillon de marche de la France Libre.

Un mot drôle. Le docteur Mayol décrit ainsi l'affaire de Bir-Hackeim : « Nous avons eu la trouille pendant quinze jours et, le seizième, nous avons foutu le camp. »

Modestie des vrais guerriers !

29 août, *Diégo-Suarez*. — Nous escortons des troupes. Un cargo, le dixième en trois semaines, vient de lancer un S.O.S. Les naufragés sont dans des canots et se dirigent vers la côte.

6 septembre. — Un mois à peine après la mort de Ducorps, j'apprends aujourd'hui celle de Claude. Chef de flottille sur un porte-avions anglais, il a été descendu à la bataille de Sicile.

7 septembre. — Chef d'escorte d'un convoi de troupes.

11 septembre. — Nous apprenons à la mer la capitulation de l'Italie. Arrivés à Dar-es-Salam, nous nous amarrons à couple du *Salween*. Un bâtiment vient d'être torpillé sur la route que nous avons parcourue hier.

Je suis frappé par le nombre de torpillages qu'il y a autour de Madagascar. Les statistiques qui sont parvenues récemment montrent que, pendant les mois de février et de mars 1943, les pertes des bâtiments alliés dans le canal du Mozambique ont été supérieures à celles de tout l'Atlantique Nord. Un trafic intense par Le Cap relie l'Europe aux Indes et, où l'on mettrait en Angleterre dix escorteurs, nous sommes souvent seuls.

Ce n'est pas un sentiment agréable. Les gros sous-marins japonais, avec deux pièces en tourelle et deux avions, pourraient presque discuter avec nous à ciel ouvert (je n'ose l'espérer !). Et si nous étions les premiers torpillés, rien ne resterait du convoi sans défense.

Nossi-Bé, 18 septembre. — J'ai décidé, après notre série de convois, dont plus d'un se passe dans l'anxiété, de donner une bonne ribote à l'équipage. Aussi, d'accord avec l'administrateur de l'île, j'ai fait organiser le buffet. Trois barriques de rhum sont placées sur une haute estrade et il suffit d'ouvrir le robinet pour pouvoir boire debout à la régolade. Le bal est à côté, où les blanches voisinent avec les noires. Le roitelet nègre de Nossi-Bé met ses douze femmes en piste pour nous initier aux danses du cru.

Mais j'ai pris mes mesures en conséquence. A sept heures du matin, deux charrettes, tirées par de petits chevaux et conduites par les marins restés de quart à bord, ramassent la trentaine d'hommes ivres morts qui sont dans les fossés.

Peu de gens comprendraient combien je trouve ce spectacle réconfortant. Règle : une saoulerie ordonnée par le commandant est encore une façon d'observer la discipline. Il suffit de s'entendre.

Il y a pourtant un imbécile de journaliste à qui je viens de frotter les oreilles. Son article date d'une quinzaine de jours. Il a cru spirituel de montrer le *Brazza* sous l'aspect d'un bateau pirate, monté par des gens dans tous les accoutrements, et c'est tout juste s'il ne m'a pas affublé dans sa description d'un madras rouge sur la tête et d'une paire de pistolets sur le ventre.

Or, par une coquetterie bien connue de tous les ports que nous fréquentons, nous avons toujours mis un point d'honneur à ce que nos matelots soient dans une tenue irréprochable. Et à bord, les ponts en bois sont si propres, qu'on peut s'y rouler en blanc sans se tacher. Mais il y a toujours des gens qui veulent en rajouter pour faire pittoresque.

21 septembre. — Sur le chemin du retour, nous nous dérouterons pour rechercher un remorqueur dont on est sans nouvelles depuis quarante-huit heures.

23 septembre. — Nous rentrons en petit carénage à Diégo.

28 octobre. — Chef d'escorte d'un convoi de troupes il se trouve encore cinq sous-marins estimés sur notre route. On jurerait que, malgré nos précautions, tous nos mouvements sont signalés à l'ennemi. Pourtant, ayant la chance d'avoir un bâtiment à moteur qui ne demande pas à être réchauffé, je change souvent mon horaire d'une façon imprévue. Mes officiers s'en plaignent. Je préfère ne pas les mettre dans la confidence. Un secret n'est jamais si bien gardé que lorsqu'on est seul à le connaître.

31 octobre. — Enfin, nous avons repris la mer comme escorte d'un petit convoi.

Arrivé à Monbassa, mon étonnement est grand d'ap-

prendre que le représentant du général de Gaulle au Kénia n'est autre que l'excellent Prud'homme. Ancien pilote de chasse, il lui est revenu l'honneur de commander par intérim l'escadrille « Ile de France » lors de sa formation. C'est lui qui l'a passée à Scitivaux. Trop vieux pour aller au combat sur des appareils modernes, il est revenu dans ce pays où il est célèbre pour des raisons que j'ignorais et qui prouvent sa modestie. Mais je préfère raconter les choses dans l'ordre. Une auto m'amène à Nairobi, capitale du Kénia, où je tombe dans les bras de Prud'homme. Il habite ici un charmant petit cottage, tout blanc, au milieu d'un jardin où il ne cultive que des reines-marguerites. Le lendemain de mon arrivée, il me demande s'il me serait agréable d'aller passer le week-end dans son « cabanon » dans la montagne.

Départ à l'aube, dans un pays tel que je n'en ai jamais vu. Tandis que le jour se lève, des animaux sauvages de toute espèce s'écartent à peine de la route que nous parcourons. Un groupe de girafes nous oblige presque à leur pousser les pattes. Elles semblent douées d'une grande curiosité et, s'écrasant sur leurs deux jambes de devant écartées, essaient de voir quels êtres bizarres sont à l'intérieur de notre petite boîte de tôle. Plus loin, une lionne est perchée sur une branche basse. Nous sommes dans les réserves gardées les plus vastes du monde.

A partir de dix heures, nous commençons de grimper au flanc du mont Kénia, qui, de ses 6.300 mètres, domine le paysage. A treize heures, arrivés à mi-hauteur, nous découvrons soudain une sorte de monastère fait d'un corps principal et de deux ailes qui encadrent un jardin plein de roses et de jets d'eau. L'auto s'arrête devant le perron. Prud'homme saute à terre, sonne et me présente son « cabanon ». La porte s'ouvre, le majordome nous reçoit. Il me semble avoir déjà vu cette figure-là.

— Je suis heureux d'accueillir dans notre domaine un représentant de cette Marine royale qui m'a tant pourchassé.

Car ce n'est autre que Monfreid, le prestigieux aventurier. Prud'homme l'a tiré des geôles anglaises où il avait

été incarcéré après ses démêlés avec le roi d'Ethiopie.

Dans ce palais, car c'en est un, je vais de surprise en surprise. Ma chambre est toute blanche avec, sur le parquet une fourrure immaculée qui le couvre entièrement. Une grande baie vitrée encadre un lac, au delà duquel la forêt vierge s'étend à perte de vue, dominée par le cône neigeux du mont Kénia. Dans la bibliothèque, je vais de surprise en surprise. Plusieurs livres étrangers décrivent mon camarade comme un des premiers chasseurs de fauves du monde. Dans un petit cadre, je lis le texte de la citation la plus brève, mais aussi la plus belle : « Officier d'une bravoure légendaire. Signé : FOCH. »

Le soir, autour d'un feu de grosses bûches dans la cheminée féodale, Monfreid nous raconte d'extraordinaires histoires d'aventures qu'il n'a pas encore écrites, pendant que ses deux mangoustes familières s'obstinent à me grimper dans le dos pour me lécher les cheveux, où elles semblent apprécier le goût de l'eau de Cologne.

4 novembre. — Que voilà une jolie partie de chasse !

A sept heures du matin, Monfreid me met en selle. Prud'homme y est déjà. Je porte un fusil et une cartouchière pleine. Derrière nous viennent une douzaine de boys, dont les premiers portent des armes de rechange. A cent mètres de la maison, nous avons contourné le petit lac et voici déjà la forêt. Assez loin, j'entends des bruits de branches écrasées. Prud'homme s'est rapproché de moi.

— Et maintenant, tu vas bien faire attention à mes recommandations. Si tu vois surgir un éléphant, reste sur ton cheval et enfuis-toi. Le cheval va plus vite que l'éléphant et tu t'échapperas facilement. Si, au contraire, c'est un rhinocéros qui jaillit de la brousse, descends de ta monture, car le rhinocéros est plus rapide qu'elle. Et ton bourin fait de tels écarts pour lui échapper, que tu serais vidé de ta selle sans merci.

• Je fais remarquer à Prud'homme que, venu à la chasse, il y a une autre solution : celle de tirer l'animal.

— Mais cela n'est pas de ta compétence !

Je suis vexé mais bien de son avis. Tous mes efforts se dépendent à rester en selle. Je serais bien incapable de tenir mon fusil.

Bref, nous nous écartons d'une centaine de mètres et commençons à pénétrer dans le taillis. Les craquements sont proches et j'ai une frousse épouvantable. Nous avançons depuis une dizaine de minutes quand les arbustes espacés annoncent une clairière. Je n'ai pas revu Prud'homme et il m'a recommandé de ne pas faire de bruit.

Surgit une énorme chose grise à cinquante mètres devant moi. Eléphant ou rhinocéros ? Je l'ignore. C'est gros, boueux, et se précipite comme une locomotive en poussant des grognements affreux. Faut-il ou ne faut-il pas rester en selle, suivant les recommandations de mon ami ? Mon cheval a résolu la question avant moi. Je suis désarçonné en une seconde et me retrouve dans l'herbe, ayant perdu fusil et cartouchière, face à un magnifique rhinocéros. Il est à une vingtaine de mètres de moi et me charge, la corne basse, au ras du sol, à l'allure d'un cheval au galop. N'importe qui aurait trouvé ce qu'il faut faire. A dix pas, un louable souci de sa propre conservation vous incite à prendre la perpendiculaire, tandis que l'énorme masse de trois tonnes, incapable de se freiner sur une aussi courte distance, poursuit son galop encore une trentaine de mètres. Puis, soufflant, le rhinocéros reprend sa course pour charger une deuxième fois. Même manœuvre, pareil succès. Mais j'ai chaud ! La corrida se fera en sept passes ; à la suite de quoi, ayant évité sept fois l'aimable animal, je le verrai enfin s'éloigner, fatigué, renonçant à me poursuivre. Je jette alors un regard autour de moi. A cinquante mètres de là, à moitié caché par un buisson, Prud'homme, le fusil en bandoulière, est en train de ranger sa petite caméra.

— Tu as été superbe. Tu ne peux pas t'imaginer comme tu cours bien ; cela fera un film de premier ordre.

Je suis trop fatigué pour essayer de lui casser la

figure. Il faut que je me résigne à subir ses gentilles moqueries (1).

17 novembre. — Aujourd'hui, départ de Crèveœur, nommé commandant d'une flottille de vedettes rapides. Je regretterai mon second, avec son sourire de bon bougre, son cœur d'or et ses colères qu'il rumine longtemps avant d'oser les faire éclater contre moi. Il était un excellent second de guerre, près des hommes, aimé d'eux et n'hésitant jamais à mettre la main à la pâte. Au moment de son départ, l'équipage pousse un triple ban, tandis que je lui donne l'accolade sur le plateau de coupée. Capitaine le remplace.

19 novembre. — La fusion d'Alger vient de nous ramener aux règles administratives françaises. Du coup ma solde se trouve augmentée d'un tiers. Cette remarque n'est pas sans importance. N'avions-nous pas été achetés à prix d'or? Et ceci me rappelle que les pilotes de la Royal Air Force n'avaient pas de prime de vol et touchaient exactement la même solde que les gens de leur grade au sol. Cette idée était tellement éloignée de nos conceptions, que les services français avaient fini par nous attribuer une prime, dite « du Général de Gaulle », de cinq livres sterlings par mois.

21 novembre. — Nous protégeons un convoi pour les Seychelles : quatre *motors-launches* que tire un remorqueur de haute mer, le H.M.S. *Prudent*.

(1) Le film tiré de cette rencontre a été expédié par les soins de Prud'homme en Angleterre et en Amérique, où l'on a pu voir dans les journaux illustrés la photographie de la scène suivante : Je suis en train de détalier devant le rhinocéros qui galope vers moi, et la légende ne m'épargne guère : « On peut voir ci-dessus une photographie du capitaine de frégate Jubelin qui était allé à la chasse au rhinocéros. Les lecteurs remarqueront, bien que le cliché ait été pris au centième de seconde, que les jambes du capitaine de frégate Jubelin sont floues, tellement il court vite, tandis que celles du rhinocéros sont restées nettes. »

Deux sous-marins sont dans le district, dont un japonais de fort tonnage.

24 décembre. — J'ai choisi de retourner à la Réunion pour les fêtes de Noël. Nous y voici depuis quarante-huit heures.

Après les jours et les longues nuits, si longues, et les jours encore de convoi, dans cette petite boîte métallique qu'est ma chambre de veille, surchauffée par le soleil équatorial et sursaturée de bruits asdic, j'éprouve une joie animale à ne rien faire qu'à m'emplir de sensations par tous les sens. Je trouve une grâce nouvelle à toutes les choses que je ne savais plus voir quand elles étaient à profusion autour de moi. Ce soir, arrêté près d'un ruisseau de montagne, au retour de Cilaos j'étais bêtement ému par un massif de camélias sauvages dont les fleurs roses se reflétaient dans l'eau.

Je suis l'invité du Gouverneur. Je vis dans son palais blanc à colonnades, gorgé de tableaux et de tapis précieux. Je ne vis pas. Je végète comme une plante heurieuse.

Mes hommes, aux quatre coins de l'île, connaissent, je l'espère, la même détente. Seul est resté à bord un piquet d'incendie.

*
**

Je ne tiens plus ce journal. On ne décrit pas la monotonie.

Il existe une monotonie du danger, comme il en existe une de la quiétude.

Une seule minute de notre vie actuelle, avec le risque de la torpille qui peut nous atteindre à chaque seconde, une seule de ces minutes suffirait à troubler la monotonie de la quiétude. Mais toutes nos minutes, nos heures, nos jours, nos années de danger ne font plus qu'une immense monotonie, celle du risque.

Les jours se suivent, identiques. Il n'est plus besoin d'ouvrir les tomes pour passer tel signal au convoi.

Qui de nous, sur la passerelle, ne les connaît ? A quoi bon rappeler au poste de combat pour exercice, quand chacun y est venu déjà quelques centaines de fois ? A trois heures du matin, chaque nuit, le boulanger me fait porter rituellement un quignon de pain chaud. Et la « Cuite », à quatorze heures, vient me réveiller, monotonie !

Denaux est presque toujours furieux et Coucques a l'air absent, Goudchaux garde des traits tourmentés, Capitaine reste muet comme un poisson ; monotonie ! Hodge est courtois, Marnac avide de changement, Bienfait timide, et Fabre, gentil mais fanfaron ; monotonie ! Froger, l'esprit lointain, rêve toujours de quelque jolie fille et Duval, inquiet, pense sans cesse aux malheurs de son pays ; monotonie !

Que dirais-je à mes hommes qu'ils n'aient déjà appris de moi ? La fusion d'Alger ? Ils ont compris. Et la guerre ? Nous la gagnons.

Escortes de convois, signaux d'alerte, diapason de l'asdic, renflements des radars, messages chaque jour qui annoncent les sous-marins proches de nous et, chaque nuit, ma veille jusqu'à l'aube, prêt à bondir, tout cela nous est devenu trop familier pour que nous le sentions.

Nous sommes des robots. Nous avons atteint une sorte de perfection qui doit être, après tout, l'état idéal du militaire. Le matelot qui a le moins vécu à bord y est depuis deux ans. Sept cent trente fois, celui-ci, qui est le moins exercé, est venu à son poste de combat.

Mon prédécesseur m'avait légué un navire déjà bien rodé. Le 19 mars, il a fallu, à nos pointeurs, sept secondes pour allumer le réservoir du Fock Wolf Kurier. Qui dit mieux ?

Mon successeur est annoncé.

Je ne sais pas, au moment où je vais le quitter, ce que va devenir « mon » *Savorgnan-de-Brazza*. Je sais seulement qu'il a une âme unique, merveilleuse. Il se l'est forgée, et Roux et moi l'y avons aidé, au travers des longues années de guerre. Plus d'un obus est tombé près de lui, plus d'une torpille est passée à toucher sa coque,

mais c'est le *Brazza*, toujours, qui a porté l'estocade du vainqueur.

Bon cœur et mauvais caractère, voilà le *Brazza* que je vais laisser à mon successeur.

*
**

Il m'est impossible de quitter mon navire sans parler encore une fois de notre bonne vieille « Cuite ». Je ne suis pas de ces gens qui s'extasient à chaque coin de rue sur les mines d'un toutou. Mais, victorieux depuis qu'elle a embarqué, nous pouvons lui reconnaître le titre de mascotte.

J'avais bien hésité, pourtant, avant de l'admettre à bord. Je ne devais jamais le regretter. Dans la longue monotonie de nos navigations de guerre, la « Cuite » devint vite une utile distraction pour tous. Elle affectionnait le poste des quartiers-maîtres mécaniciens où couchait son protecteur, mais, dans la journée, allait un peu au hasard à travers le bord et, quand il faisait beau temps, prenait des grands galops sur la plage avant. Puis, la langue pendante, elle venait se laisser tomber lourdement près de quelque matelot étendu au soleil.

Sous les tropiques, au crépuscule, la « Cuite » avait de sacrés bons moments de détente quand la plupart des gens non de quart, rassemblés à la proue, autour de Dudule l'accordéoniste, la taquinaient à qui mieux mieux. La bonne bête tolérait même quelque rudesse, confiante dans sa force débonnaire. Et son plus grand jeu, c'était d'aboyer aux bandes de marsouins quand ils venaient caracoler le long du bord.

Le quartier-maître qui avait intercédé pour qu'elle embarquât portait le joli nom de Coquet. Mécanicien, il faisait aussi office de coiffeur à ses moments perdus. C'était un petit jeune homme rusé, à l'air coquin. Il ne devait guère peser plus que sa protégée et je ne sais pas si cette apparence de faiblesse n'avait pas été la vraie cause du choix de la bonne bête.

Je ne noterai pas les mille petits faits que les

gens de quart, montant sur la passerelle, venaient me rapporter. À les en croire, la « Cuite » était une merveille qui donnait chaque jour les preuves de la plus vive intelligence. La chienne était d'ailleurs un bon marin et reconnaissait, sans obséquiosité, mon autorité. Avec un sens inné de l'heure, elle avait vite pris l'habitude de venir me réveiller chaque après-midi vers deux heures. Une vraie performance, car il lui fallait grimper les échelles en fer presque verticales qui menaient jusqu'à la passerelle et surtout les redescendre tête première, malgré le roulis.

Ce qui m'avait toujours le plus frappé chez cette chienne, c'était son peu d'amabilité. M'ayant réveillé d'un coup de langue large comme un biftek, elle me fixait à peine une seconde de ses grands yeux bruns injectés de sang et repartait en hâte. Sans doute accomplissait-elle un devoir qu'elle s'était obscurément fixé à mon égard.

La chienne observait, à bord, d'autres rites. Elle reconnaissait entre toutes, la sonnerie du « poste d'appareillage ». Pendant qu'on virait la chaîne, elle se campait à l'extrême-avant, en figure de proue, et ne quittait sa faction que lorsque le bateau, cap au large, prenait son erre.

Je n'ai jamais pu discerner les raisons pour lesquelles la « Cuite » avait une notion précise de l'heure. À une époque où tous nos mouvements étaient tenus secrets, elle ne manquait jamais de revenir de terre avec le dernier canot. Chose extraordinaire, elle ne suivait pas un des hommes, mais courait ses bordées toute seule, allant d'un bistro à l'autre, pourvu qu'il y eût quelqu'un du bord pour l'y traiter. Et c'est en toute indépendance, après avoir flirté avec des chiens du cru, qu'elle ralliait l'embarcadère juste à temps, suivie parfois d'admirateurs efflanqués.

Elle ne manqua qu'une fois l'appareillage, pour de très bonnes raisons. Nous étions à Tamatave. La météo, jointe à mes propres observations du baromètre, me convainquit que nous étions menacés par un cyclone. Fuyant le piège du port, je préférâi appareiller après avoir rallié les permissionnaires, et j'allai mouiller dans la rade ouverte de l'île Sainte-Marie. Ce jour-là, la « Cuite » man-

qua le départ. Les gens du pays la virent arriver sur le quai à sept heures du soir, heure du canot initialement prévue. Elle se coucha au bord de l'embarcadère. Pendant nos trois jours d'absence, personne ne put l'en déloger. Le cyclone ayant avorté, je venais reprendre mon poste d'amarrage quand notre chienne sauta à l'eau pour nager au-devant de nous. Coupable d'absence illégale, la « Cuite » fut punie de quatre jours d'arrêts qu'elle fit avec dignité dans la cellule du bord.

Peu avant la fin de mon commandement, par une nuit de forte mousson dans l'océan Indien, tandis que le *Brazza* tanguait sur la houle, je fus appelé vers deux heures du matin au poste des quartiers-maitres. La « Cuite », couchée sur le flanc, venait de mettre bas deux chiots en tous points semblables à leur mère. La chienne gémissait, haletait. Les marins l'avaient étendue sur des sacs. Un fanal de coupée éclairait la scène. J'ai quelque expérience des bêtes. Je jugeai que le travail se faisait mal. Aussi j'y mis la main pour tirer, un à un, quatorze magnifiques chiots. La brave bête avait bien compris que je l'aidais et me léchait les mains quand je lui faisais mal.

Nul à bord n'avait saisi la conjonction d'où naissaient les petits. Mais, nonobstant l'auteur, les quatorze bébés chiens, noirs et frisés, ressemblaient à leur mère. Le commissaire lui octroya, non sans faire des difficultés, cinq litres de lait qu'elle lampa d'un trait.

Je suis heureux de laisser notre terre-neuve après moi. Mon successeur aura toujours la « Cuite » à bord ; j'espère qu'ils auront de la chance.

Mais c'est un chien de corsaire, bon à rien pour le temps de paix. Et, quand ce temps sera venu, je souhaite qu'elle aille veiller, dans une ferme de France, sur les gosses de celui de nos matelots qui l'adoptera.

*
**

— « Officiers, officiers mariniens, quartiers-maitres et marins du *Savorgnan-de-Brazza*, vous reconnaîtrez désor-

mais pour votre commandant le capitaine de frégate Jacquet, ici présent, et vous lui obéirez en tout ce qu'il vous ordonnera pour le bien du service et la gloire des armes de la France. »

Je viens d'introniser mon successeur.

UNE VIE MOUVEMENTÉE

JE quittai le *Savorgnan-de-Brazza* par un matin éclatant de soleil, en rade de Tamatave. Beaucoup d'hommes pleuraient. Ils avaient toujours eu confiance dans ma baraka et, pour un peu, auraient cru qu'ils allaient être coulés le lendemain de mon départ. La « Cuite », heureusement, restait à bord !

Un avion me conduisit à Alger. C'était une affreuse chose, après l'ivresse du commandement à la mer.

Ma première consolation, je la trouvai en étant appelé par M. Jacquinet, notre ministre, qui me prit dans son cabinet. De ce jour date pour moi une nouvelle expérience des hommes. Jusque-là, je n'avais fréquenté que des gens modestes, des officiers de mon âge. Dans mes nouvelles fonctions, j'apprendrai à connaître ceux que la politique ou la fortune des armes ont rendu célèbres. Je n'en ai pas beaucoup tiré de joie, mais j'y ai vu moins de choses à critiquer qu'on se plaît ailleurs à le faire.

J'appartiens à la « Section d'Etudes » du cabinet du ministre. Qui m'aurait dit cela, il y a un mois plus tôt, sur ma passerelle battue par les embruns ? D'études, on s'en doute, je n'en fais point. Je me contente de me réadapter au milieu. Mais il m'est facile de reprendre les anciennes habitudes, je revois avec plaisir les visages connus, je me retrouve chez moi.

Qui avait pu nous faire croire que nous serions désormais, les uns pour les autres, des étrangers ? Il m'a

suffi de m'asseoir en face de mes camarades, de parler métier, d'étudier la prochaine mission de l'héroïque *Casabianca* ou celles des croiseurs légers, d'évoquer mes souvenirs de guerre si récents, pour savoir que notre amour du métier de la mer, notre haine de l'ennemi nous liaient mieux que des frères.

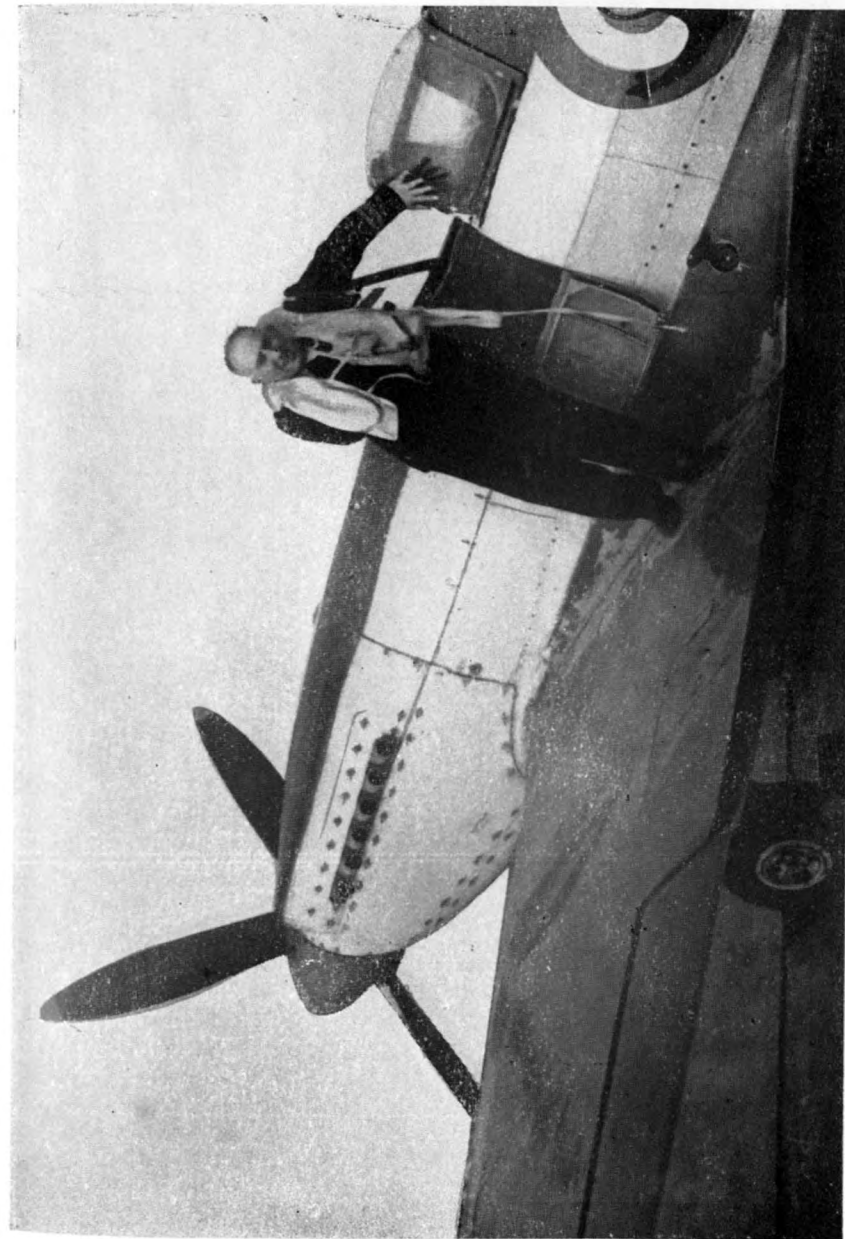
Je garderai un souvenir heureux des mois passés dans cette section d'études où se posent tant de problèmes nouveaux, presque tous psychologiques. Si certains ruminent des arrières pensées, je me sens joyeux au contraire, de revivre au milieu des visages qui m'étaient autrefois familiers.

Sous les ordres directs d'un Amiral véhément, et dont la droiture inflexible nous en impose, à côté d'Abgrall et de Lepotier qui sont devenus mes amis, nous cherchons les règles qui doivent calmer les soubresauts d'une fusion pas toujours facile à obtenir.

Avec les nouvelles opérations qui vont atteindre bientôt le continent, un sang rajeuni commence à revivifier la Marine. Les deuils sont encore proches ; j'ai gardé intact tout mon amour pour nos fiers navires et si j'ai eu le bonheur de vivre ailleurs intensément, si je n'ai pas comme la plupart de mes camarades, je le devine, le regret de ne pas avoir affronté l'ennemi, il me reste que je partage d'instinct leur tristesse, et aussi nos espoirs communs.

Je passe sur ces journées, sur ces mois de réorganisation. Presque chaque jour je suis chargé des liaisons avec l'Etat-Major de la Défense Nationale. L'Amiral Barjot, dans une petite pièce du Palais d'Été, encombrée d'immenses cartes qu'il sabre à grands coups de crayons de couleur, a trouvé une tâche à la hauteur de son activité. J'aime la façon dont il traite les questions, à toute allure. Là, dans cette pièce toujours fraîche, aux murs de moellons vernissés, je n'ai pas besoin de faire antichambre. Et nos minutes de collaboration, car tout se règle vite, portent bien des fruits en peu de temps.

J'accompagnai, avec Abgrall, notre ministre à Londres. Du Maroc, un Avro nous fit franchir l'Atlantique



Le Capitaine de Vaisseau JUBELIN sur l'aile d'un *Seafire* de l'« ARROMANCHES ».

en une nuit, pour retrouver des nuages bas sur la Cornouailles. Nous eûmes la vision fugitive, par le hublot, de la neutre Lisbonne resplendissant dans la nuit de tous ses feux.

L'Angleterre ! Les VI traversent son ciel avec leur petit bruit ridicule de motocyclette. A l'hôtel, on nous a donné, à Abgrall et à moi, deux magnifiques appartements au dernier étage. Surpris, je m'enquiers des raisons de cette générosité. C'est que, placés plus près du toit, les risques y sont mortels si une bombe tombe sur l'immeuble. Nul ne veut y habiter. De fait, une trentaine de fois pendant la première nuit je me précipiterai à la fenêtre pour voir passer très bas les jets de flammes qui portent la destruction. Le troisième jour, fatigué de ces nuits énervantes, je vais coucher à la campagne, près de Reading. Vers trois heures du matin, une explosion brise tous les carreaux de ma chambre. On m'explique que c'est la première bombe de toute la guerre qui soit tombée dans ce district. Son mécanisme a dû être dérégulé !

Après de longues conversations à l'Amirauté, nous allons inspecter, à Bornemouth, la 2^e Division Blindée du général Leclerc, prête à s'embarquer pour la France.

De retour à Alger, nous attendons le débarquement de Provence. Ma grande joie, mes vacances, c'est quand le ministre, lassé lui-même des heures de bureau, me fait retenir un Glenn-Martin pour nous rendre sur le front d'Italie. Nous irons voir le 1^{er} régiment de fusiliers-marins, dans les environs de Naples. Au retour, sur l'aérodrome, un P. 47 s'écrase sous nos yeux, au décollage, dans une grande gerbe de flammes.

J'accompagne l'amiral Lemonnier, notre chef d'état-major général, le jour de la prise de Rome. Aucun avion ne s'est encore posé sur le terrain du Littorio, où les cratères des bombes obligent à prendre la piste en zigzag. La féerie de la Ville Eternelle est exaltée par l'enthousiasme des troupes alliées et la joie, que je crois vraie, d'une bonne part du petit peuple italien. Ma seule difficulté, c'est de ne pas perdre l'amiral qui s'échappe à tout

instant dans la foule pour aller, au plus proche kiosque à journaux, ramasser toutes les feuilles qu'il peut découvrir.

Au voyage suivant, nous trouvons le 1^{er} régiment de fusiliers-marins bien au delà de Rome. Son commandant, Amyot d'Inville, a sauté avec sa jeep sur une mine. Sur le télégramme qui annonçait sa mort au ministre, j'avais écrit : « Je suis volontaire pour le remplacer. » C'est que le régiment, composé de vétérans gaullistes, ne veut être commandé que par un des leurs. Seuls, Roux et moi, remplissons les conditions de grade et d'appartenance. Mais M. Jacquinot me refuse de quitter son cabinet. Roux est trop loin. C'est le second du régiment, mon ancien compagnon d'armes du *Courbet*, de Morsier, qui en prendra le commandement.

Je passe une nuit merveilleuse en première ligne, dans les foins, au milieu des matelots du 3^e escadron, que commande Tilly, mon vieil ami des temps héroïques de l'*Arras* et de la Royal Air Force. Les canons tonnent à intervalles réguliers et allument tout le front de leurs brèves. Dans la nuit très claire, on distingue les maisons d'Orvieto, les contours des montagnes d'Ombrie. Les marins, pour qui je suis une vieille connaissance, ont mis dans l'herbe, à côté de moi, une fiasque d'un vin blanc pétillant du lac de Bolsena, dont je me souviens encore avec gourmandise.

Après ces échappées de grand air, je retrouve les bureaux de l'Amirauté avec consternation. J'ai revu Pierre de Bénouville et Chevance-Bertin ; ces cœurs purs. Pierre, qui en a assez de conduire des mouvements clandestins, a demandé de passer une semaine sur le front d'Italie pour attaquer enfin les Boches en face. Il revient au bout de huit jours, avec une croix de guerre que lui a valu la capture de trois prisonniers. Que vouliez-vous qu'il fît, parbleu ! Une semaine plus tard, après un pari et deux jours de première ligne, j'ai la joie, grâce au second-maître Schiclé, de ramener dans ma jeep un groupe de cinq prisonniers parachutistes au quartier général du général Juin.

*
**

Le premier jour du débarquement de Provence, nous nous envolons de Lartigues dans l'*Achernar*, hydravion géant, pour la terre de France.

Les ministres de la Guerre et de la Marine, M. Die-thelm et M. Jacquinot, s'amuse à bord comme des enfants. Le commandant a eu la coquetterie, dans la petite salle à manger de l'énorme appareil, de nous faire servir un excellent repas, avec cristaux et argenterie, sur une nappe damassée. Il fait un temps radieux. Nous nous posons à Saint-Tropez, après avoir survolé l'immense armada. Désormais, nous suivrons la progression de notre armée jusqu'à ce que Toulon soit délivré.

Satisfaction rare, c'est dans Solliès-Pont, mon propre petit village de Provence, qu'un soir s'est établi le quartier général. Il faut voir la stupéfaction de tous les habitants, dont chacun me connaît par mon prénom, en me voyant arriver à côté de notre ministre. Première joie : un chef de la Résistance vient se faire connaître. Il entre, tombe dans mes bras. C'est mon ami Frank Arnal. Il semble que nos liens nous aient donné la même façon de réagir à travers cette guerre.

Le voici avec son visage romain. Air de bonté et d'indulgence, enthousiasme pour tout ce qui est beau et vrai, pitié issue de fraternelle chaleur, il a toutes les qualités humaines du cœur. C'est l'« Ami des hommes » de Mira-beau père. Les femmes le prennent aussi pour ami !

Toulon pris, l'amiral Lambert, nouveau préfet maritime, est instauré. J'ai une satisfaction intime de voir à ce poste l'ancien commandant du *Richelieu* à Scapa-Flow et, mieux, le commandant qui a mené son *Albatros* au combat de Gênes volontairement au cœur de l'action, sous les bouches des canons italiens.

Les pièces de Saint-Mandrier, tournées par les Alle-mands contre la ville, se taisent enfin sous les coups des avions et sous le déluge de fer de notre escadre.

Je retrouve ma sœur. Depuis plusieurs jours elle fait avec vaillance, sous les bombes et les obus, son métier d'in-

firmière bénévoles. Mais, à peine m'a-t-elle aperçu, elle tourne sur elle-même et s'évanouit.

J'ai pu me procurer enfin un *command-car*. Par des routes qui me sont familières mais où, plus d'une fois, un pont détruit m'obligera à franchir des ravins escarpés, j'ai gagné Seillans, dans le Haut-Var. Je tremble d'émotion en découvrant, du dernier virage, le petit village sarrasin tapi au creux d'un vallon. L'été exalte les odeurs sèches des aromates, le concert des cigales s'étend dans les champs d'oliviers jusqu'au pied des maisons où l'on m'a dit que ma mère et Annick, maintenant grande fille, sont venues s'abriter pendant les incertitudes du débarquement.

Depuis cinq ans je les ai quittées, sans leur avoir écrit, chose dangereuse, sans leur donner signe de vie.

Et notre joie a été à la mesure de ce long silence.

Nous reprenons la route d'Algérie.

Quelques jours encore et je débarque, par un matin froid, sur la place Napoléon à Cherbourg. Porteur d'un ordre du ministre, j'ai mission de me rendre le premier à Paris, où j'arrive couvert de fumée et de poussière, après avoir piloté toute la nuit ma jeep au travers d'un grand charroi.



J'aurais toutes les raisons d'être heureux dans les ors de la rue Royale, si la bataille n'était encore si proche. Je ne peux pas y résister et demande à M. Jacquinet de me laisser repartir pour un mois. L'amiral Nord, amiral Thierry d'Argenlieu, me confie, en liaison avec la 1^{re} armée canadienne, de pénétrer dans les ports du Nord, à mesure qu'ils seront libérés, pour instaurer l'autorité maritime que je jugerai bon de mettre en place.

J'ai demandé à mon ami Cloarec, mon chef d'escouade à l'École Navale, mon chef de poste sur la *Jeanne-d'Arc*, pour moi simplement « Petit Jean » de m'accompagner. Sa caboche têtue de Landernéen ne lui a pas permis d'admettre que les Allemands étaient les bienvenus en

Bretagne et, mû par la haine de l'occupant, il a été, dès 1940, un agent de renseignements actif.

Nous nous enfonçons donc vers le Nord. Un quartier-maître fusilier nous accompagne. Ma jeep grise, que je conduis toujours moi-même, est timbrée d'une croix de Lorraine rouge. Une mitrailleuse de capot est prête à répondre à tout venant. Nous observons le visage étrange de cette France, de ces villes hier occupées où fument les dernières destructions des Boches, de ces campagnes où il n'est pas rare, de nuit, d'être encore pris dans une giclée de mitrailleuse, de ces routes, notamment entre Pontoise et l'Isle-Adam, où les cratères des bombes d'une tonne ont coupé toute retraite aux chars nazis en fuite.

Dieppe est libérée, je suis arrivé après la bataille. Mais, à Boulogne, je m'y suis aventuré de si près qu'un obus tiré de l'autre rive de la Liane, renverse notre jeep sans nous blesser.

Et nous voici en route vers Dunkerque où vingt mille Allemands continuent de résister à tous les assauts. Bergues même n'est pas prise. Il faut attendre.

Ma mission, je me la définis chaque jour : le matin, nous partons avant l'aube sur les routes qui mènent vers la citadelle. A la première rafale ennemie, nous avons le contact. Au lunch, je transmets ces renseignements au deuxième bureau de la 1^{re} armée canadienne. Notre après-midi se passe à tirailler çà et là sur des postes avancés, à recenser les innombrables marins en civil qui se présentent à nous.

Un jour, quatre chars qui se sont trop rapprochés de Bergues, sont allumés sous nos yeux. Le même soir, un premier-maître F.F.I. vient m'apporter le plan de tous les souterrains de la citadelle, avec les emplacements des champs de mines. Il l'a volé la nuit précédente à la kommandatur. Il me faudra quarante-huit heures pour persuader les officiers canadiens de faire confiance à cet agent bénévole.

Ce même jour, m'étant engagé trop loin, avec un petit villageois avide de poudre, nous sommes pris de plein fouet dans une rafale de mitrailleuse. Mon compagnon

est tué et je dois la vie sauve à m'être jeté, avec la jeep, dans le marais voisin. Après avoir fait le mort dans l'eau froide, je me glisse jusqu'aux premières lignes canadiennes d'où une attaque bien montée viendra anéantir le nid de mitrailleuse et récupérer ma jeep intacte. Les Canadiens rentrent le lendemain à Bergues sans coup férir. Le plan de notre premier-maître était exact et aucune perte n'est à déplorer par les mines.

Le commandant de la place marche vers nous, pour présenter la reddition de la ville ; il disparaît tout à coup dans un nuage de poussière. C'était un enseigne de la Kriegsmarine, mutilé d'un bras. Il s'est suicidé en sautant volontairement sur une mine, plutôt que de se rendre. Beau geste qui provoque notre estime. Mais, presque aussitôt, un guet-apens produit l'effet inverse : l'école était occupée par les Allemands. Un groupe de garçons et de fillettes se précipite sur la porte principale, l'ouvre. Une explosion anéantit le bâtiment. Ce qui reste d'une population clairsemée recherche les petites victimes sous les décombres.

Bergues prise, nous faisons route vers Bruxelles. Dunkerque, trop coriace, est laissée pour plus tard. Sur les routes de Belgique, c'est une liesse sans nom. L'ennemi fuit. Dans Poperinghe, où je suis l'hôte du brasseur Messchlin, j'apprécie sa chaude hospitalité familiale.

C'est à Amsterdam qu'un planton canadien m'apporte le rappel de M. Jacquinet. Chemin faisant, j'ai oublié que les semaines passaient. Depuis trente jours, dans tous les quartiers généraux, un télégramme du ministre de la Marine française me court derrière.

Retour à Paris. Ministère, papiers, parapheurs, papiers. Les jours passent, je ne sais à quoi de gris, noir sur blanc.

Béchoff, chargé de gloire, est venu me retrouver. Ses chevauchées en Spitfire à travers les plaines flamandes et les collines du Palatinat, semblent l'avoir un peu assagi. Nous logeons ensemble, comme jadis. Pas pour longtemps, car, dès le début d'avril je reçois le commandement du *Triomphant*.

LE « TRIOMPHANT », CROISEUR LÉGER

DE Prestwick, en Ecosse, je m'envole un soir dans un quadrimoteur de la Marine Américaine, vers mon nouveau navire. Le croiseur léger, après son odyssee dans le cyclone, a été envoyé en réparation à Norfolk, aux Etats-Unis. C'est là que je vais aller le prendre, tout frais sorti de réparations, des mains vigilantes de Gilly.

A cette époque, c'est d'Ecosse que partent les grands avions intercontinentaux. L'impression est inoubliable. Décollé au crépuscule, notre avion se pose six heures plus tard dans une île d'aspect tropical. Il est interdit de donner les noms, et sur toutes les cartes les indications sont caviardées de noir. Petite énigme pour un vieux marin : nous sommes aux Açores. Vingt minutes plus tard, nous décollons pour arriver à l'aube dans un paysage de neige, à Terre-Neuve. Puis nous mettons le cap sur l'Amérique où notre avion se pose au début de l'après-midi, aux environs de Norfolk.

Gilly me passe un *Triomphant* modernisé, tout pimpant neuf. Quinze jours plus tard, nous rentrons en France. Nos approvisionnements complétés à Toulon, un bref détour par Ajaccio nous amène, le 8 mai, jour de l'Armistice, au milieu des feux d'artifice et des sirènes stridentes du port d'Oran.

Mais, pour nous, la guerre n'est pas finie.

11 mai 1945. — Nous partons pour l'Asie. Mais, au passage, une mission se présente déjà. Les troupes alliées ont vidé l'Afrique du Nord. Les indigènes sont excités et payés par les autonomistes. Conseillés également par ces agents allemands dont on nous signale plusieurs fois des parachutages dans le Sud, ils se sont révoltés. A plusieurs endroits, ils ont massacré des colons dans leurs fermes et, poussant leur offensive vers le rivage, ont obligé certains bourgs à se vider de tous les Européens. A Mansouriah, dans le golfe de Bougie, la situation est très grave. Les Français se sont réfugiés sur l'île, séparée de la terre ferme par quelque cent mètres d'eau, abandonnant leur village, volets fermés. Je mouille en fin d'après-midi à proximité. Le maire, vieux Corse, un gendarme et un colon à l'air décidé montent à bord. Ils n'ont pas d'armes pour se défendre. Nous leur cédon quatre fusils mitrailleurs, six mille cartouches et deux caisses de grenade. Avec les cinquante hommes valides en état de participer à la défense, ils se déclarent satisfaits. Comme je n'ai pas de temps à perdre, je reprends la mer aussitôt. Sur leur demande, toutefois, je tire quinze coups de mes gros canons dans les gorges de la montagne où se trouvent des rassemblements de rebelles. Nos obus éclatent loin, derrière les premières crêtes, mais le fracas des explosions se répercute et se déverse jusqu'à nous par les vallons resserrés (1).

Mai 1945. — Je n'apprends plus rien de ces voyages. Port-Saïd, Ismaïlia, Aden. Des soucis majeurs s'impo-

(1) Je n'ai appris que plusieurs années plus tard le résultat de ces quinze coups de canon qui ont eu un effet magique. Par un hasard extraordinaire, bien réglés pour éclater après avoir franchi les crêtes, les premiers obus ont tué plusieurs meneurs et blessé un nombre considérable de révoltés. La panique s'est emparée d'eux sous ces coups qui venaient de par delà la montagne, ils ne savaient d'où, et ils se sont enfuis dans le Sud, sans pousser davantage leur progression vers la mer.

sent : la température est torride. Dans les machines, il n'est plus rare que les hommes soient atteints de coups de chaleur. Ce bateau n'est pas fait pour les régions tropicales. Je suis descendu plusieurs fois sous le pont. Le thermomètre marque en permanence 55 degrés. Les chauffeurs remontent tous les quarts d'heure. Aspergés à la lance, ils vont se replonger dans cet enfer. J'ai bien peur, pour robustes qu'ils soient, que leur constitution ne résiste guère à un pareil traitement.

Cochin, Colombo, Trincomalé. Le souci reste le même. Comme j'entrais sur un théâtre d'opération, j'ai dû mettre en marche les quatre chaudières. C'est bien le moins quand on risque de rencontrer le Japonais. Résultat : un nuage dense de vapeur envahit les deux machines stoppées, les chaudières avant sont obligées de mettre bas les feux, une dynamo claque, puis le diesel avant, le gyrodirecteur, les martinys de la passerelle.

Trincomalé ! La grande rade est bondée de navires. Nous sommes incorporés à la flottille des torpilleurs anglais, tout chauds encore d'une victoire remportée quelques jours plus tôt. Conduits par *Venus*, sous les ordres du *commander* de Chair, au nom bien français, ils étaient cinq par nuit noire au large de Pénang quand ils ont rencontré un cuirassé japonais à bout portant. Cinq torpilleurs : trente torpilles sont parties à la même seconde pour faire but à moins de mille yards. C'est plus qu'il n'en fallait à un cuirassé, même nippon, pour chavirer.

Notre vie se partage entre les patrouilles dans le goulet de Sumatra et les jours de repos où nous allons jouer au volley-ball sur le sable fin de la plage, à l'ombre des palmiers. Pendant une courte mission à Pondichéry, nous perdons notre dôme Asdic contre une épave. Les arsenaux sont débordés. Nous irons à Diégo nous faire réparer. L'avion m'emmène à Tananarive. Un tableau charmant hante mes souvenirs, celui de cette belle jeune fille de vingt ans à la jupe de qui cinq enfants heureux s'agrippaient ; j'accepte l'indication du destin qui a gravé pour moi cette scène. Je trouve le moyen de la revoir. Douce, jolie et grave, elle consent à devenir ma femme.

*
**

L'armistice japonais nous surprend à notre familière escale de Nossi-Bé. La bombe d'Hiroshima me fait revivre cette grise matinée de Londres, deux ans et demi plus tôt, quand M. Kahn, notre directeur des Constructions Navales, m'avait démontré la possibilité de fabriquer une bombe atomique. Si j'avais pu croire à des anticipations théoriques, j'étais aujourd'hui convaincu, et doublement, car je devais admirer le génie de l'homme.

*
**

De retour aux Indes, nous attendions le jour de mettre le cap vers Saïgon.

Je suis monté à Kandy prendre les ordres. Notre futur Haut Commissaire en Indochine, l'Amiral Thierry d'Argenlieu, y séjourne en effet en attendant de pouvoir rallier son poste.

Je ne l'ai plus revu depuis Paris. Les charges des derniers mois ont creusé son visage, où l'esprit affine ses traits. Je connais de lui ses brèves colères, son ironie mais aussi son air de bonté, ses yeux qui trahissent l'émotion d'un cœur enclin à la pitié sous une froideur feinte.

*
**

L'ordre arrive enfin de partir pour l'Indochine. *Richelieu* et *Triomphant* escortent deux paquebots chargés de troupes.

Le premier octobre 1945, nous sommes en ligne de file derrière le *Richelieu*, dans le détroit de Sumatra. La nuit vient de tomber. Quelques incidents au crépuscule ont rompu la monotonie de la navigation. Vers dix-sept heures, l'officier de quart me signale qu'une explosion vient de se produire contre la coque du cuirassé. Effectivement, nous avons entendu la sourde détonation. Après

dix minutes d'attente, avide de satisfaire notre curiosité, je me décide à attaquer le *Richelieu* : « Avez-vous touché une mine ? » — Il nous répond : « Oui, nous avons une voie de vin dans la cale 3. »

Nous nous regardons, un peu ahuris. D'ordinaire, les mines causent des voies d'eau ; nous ne comprenons pas très bien ce qui nous semble un mauvais mot d'esprit. Ce n'est pourtant pas l'habitude du commandant du *Vignaux*.

Je demande une explication qu'il satisfait immédiatement :

« Le choc de la mine n'a causé aucune avarie à la coque, mais a cassé le tube de vidange des cuves à vin qui se sont vidées dans la cale. Nous avons bien une voie de vin. »

Avant que l'obscurité soit faite, le *Richelieu* nous signale : « Deux mines par tribord avant. Coulez-les. » Je mets le cap sur les deux flotteurs vite aperçus, quand mes veilleurs commencent à m'annoncer des mines de tous côtés : mine par tribord arrière, mine droit derrière, mine par le travers bâbord. Un vrai champ de mines. Et nous avons bonne mine là dedans, avec notre coque légère que le moindre de ces engins peut éventrer pour des conséquences plus graves qu'une voie de pinard. Les deux premières explosent au Bofors. Sans souci du reste, je me précipite derrière notre gros frère qui nous déblaye le chemin.

Toutefois, cette nuit, j'ai donné l'ordre que chacun dorme avec sa brassière de sauvetage capelée.

2 octobre 1945. — Nous avons passé ce matin les Straits Settlements. J'ai revu avec émotion les îles du Détroit couvertes de leur élégante bordure de cocotiers. Soudain surgit la merveilleuse Singapour, où nous ne nous arrêterons pas aujourd'hui. Mais que de souvenirs ! Brizay est-il encore là ? Et tous les amis charmants qui ont entouré au moment de notre départ notre vie nouvelle. Nous faisons route maintenant vers l'Indochine, où nous arrivons les premiers Français, avant même l'Amiral

Thierry d'Argenlieu, Haut Commissaire, avant le Général Leclerc, commandant des troupes qui doivent y débarquer.

Des télégrammes alarmants me signalent que la situation est grave. Nous ne comprenons pas exactement pourquoi. Les Japonais, en effet, sont maintenant battus. Quelles raisons peuvent s'opposer à l'allégresse générale ? Un mot nouveau pour nous surgit à chaque message ; ce sont toujours « les bandes de Viet-Minh », des « attentats viet-minh ». Je ne sais pas encore que penser de ce fléau que j'entends nommer pour la première fois. La nuit est faite, très calme. Devant nous, le *Richelieu* déchire, pour notre compte, la soie claire de la mer de Chine.

3 octobre 1945. — Vers midi, nous avons vu naître de l'horizon les collines caractéristiques du cap Saint-Jacques. Le *Richelieu* commence à me passer des messages. Lui sera obligé de rester à l'embouchure de la rivière de Saïgon que lui interdit son tirant d'eau, tandis que j'aurai l'honneur, le premier, de la remonter jusqu'à la ville.

Les messages inquiétants continuent de se superposer sur la planchette. La ville est en état de siège. Elle manque de nourriture et les Européens craignent d'être massacrés par les indigènes. Une des dernières informations indique qu'ils sont une trentaine de mille autour des faubourgs et qu'ils menacent de passer à l'attaque. Les Japonais, battus, semblent avoir adopté une attitude neutre. La seule force militaire organisée qui s'oppose aux Viet-Minh est composée de deux compagnies de Ghurkas, commandées par un général anglais, le Général Gracey, venu des Indes.

A deux heures, le *Richelieu* mouille dans les eaux boueuses de l'embouchure et m'enjoint de l'accoster. J'ai plaisir à faire cette manœuvre. Le fort courant de quatre nœuds fait vibrer les filins d'acier qui me retiennent à sa coque. Une planche est posée, par laquelle embarque le commando de mon camarade Ponchardier. En vingt minutes tout est prêt. Il est déjà tard, le pilote civil vient de monter à bord. Nous avons enfin les premiers rensei-

gnements détaillés sur la situation de Saïgon. Nous larguons vite nos amarres, car il nous faut remonter plus de trente-cinq milles du fleuve. L'après-midi est avancé. La situation grave me décide à faire le parcours à dix-huit nœuds.

Je ne crois pas qu'aucun bateau ait jamais remonté cette rivière, aux virages multiples, à cette allure dangereuse. Nous avons rappelé au poste de combat, car, nous dit le pilote, nous pourrions être attaqués par les rives. Il nous explique que la ville, coupée de toutes communications extérieures, n'est plus ravitaillée. La première chose qu'il nous demande, comme un don précieux, c'est un morceau de pain blanc arrosé d'un grand verre de pinard rouge.

Le paysage défile d'une façon vertigineuse. Après les Quatre-Bras, entre les rives resserrées couvertes de palétuviers, notre sillage provoque un grand mascaret qui déferle dans les marécages. Je n'ai guère le temps de réfléchir, ni d'évoquer ces multiples et paisibles remontées que nous faisons avant guerre sur le *Lamotte-Picquet*, au retour de nos croisières de Chine. Le Banc de Corail, le Coude de l'Ouest, le Donnaï, sont atteints. Le *Triomphant* se couche dans les virages. Et voilà que, de la passerelle de commandement nous découvrons les deux clochers roses de la cathédrale de Saïgon. Ce paysage pour moi est familier, bien que déjà un peu estompé dans mon souvenir.

Mais il y en a encore pour un long moment avant d'atteindre le port. Au milieu des rizières plates, le fleuve fait de nombreux méandres. J'éprouve une émotion poignante quand le pilote m'apprend que cette coque grise échouée sur la rive, par tribord, est le *Lamotte-Picquet*, coulé dans un bombardement. Et voici les docks. La rivière est encombrée de plusieurs épaves. Il faut louvoyer, après avoir diminué d'allure, entre leurs tôles rouillées. Soudain, dès le travers de l'arroyo des Pagodes, nous découvrons le port. Tout ce que la ville compte d'Européens, plusieurs milliers de personnes, se sont massées de part et d'autre de l'apponnement d'honneur du

quai de l'Argonne. Je pense malgré moi qu'il n'y en avait que deux pour assister à notre envol, du minuscule terrain de Trang Bang, cinq ans plus tôt. La foule s'agite, nous acclame, les femmes et les enfants pleurent. Je fais tourner mon bateau en amont, le nez dans la rizière, et reviens accoster le quai de la Myre.

La manœuvre, au milieu des épaves nombreuses, sans remorqueur et avec un courant de jusant déjà bien établi est délicate et m'empêche sans doute d'éprouver toute l'émotion qui serait naturelle. Car je dois à la vérité de dire que, tandis que j'achève d'accoster, la foule saïgonnaise répète : « Vive Jubelin !... Vive Jubelin !... »

Je ne sais même plus, ce soir, à qui j'ai serré la main par-dessus la rambarde. Une des premières visites est celle de mon ami Cedile, qui s'est parachuté quelques jours plus tôt et, avec une audace extraordinaire, s'est nommé gouverneur de la Cochinchine à la barbe des Japonais.

Le débarquement du commando de Ponchardier, qui va prendre position à l'orée de la ville, soulève des applaudissements sans nombre.

Je ne peux résister au plaisir de prendre la première auto qui m'est offerte pour faire un tour de ville. Chez mes amis Affre, je trouve à peu près tous ceux que je connaissais, rassemblés, car les colons ont fui les plantations trop excentriques par rapport à la ville.

Je suis invité à dîner, mais je m'aperçois vite que pain et vin n'existent pas sur la table. J'envoie mon chauffeur en prendre une large provision à bord. Mais j'aurais dû faire venir aussi quelques conserves car, sortant dans la cour, je trouve M. Frey, un négociant suisse, en train de se livrer à une étrange opération : raser en main, il gratte une peau de bête suspendue à un crochet. Je peux mesurer leur détresse. Cette dépouille, qu'il est en train de priver de ses poils, c'est toute la viande destinée au menu de dix-huit personnes pour le lendemain.

*
**

Mon premier réveil dans la rivière de Saïgon est affreux. J'ai dormi dans ma chambre de veille, mieux aérée. Un timonier m'appelle. Penché sur l'aileron tribord, il me montre, coincés par le courant entre la coque et le rivage, trois cadavres de blancs, nus, empalés sur des épieux qui ressortent entre les omoplates.

A ce moment, pas un soldat français venu de l'extérieur n'a mis encore les pieds en Indochine.

Le Viet-Minh n'a pas l'ombre d'une raison de se livrer à ces atrocités.

*
**

On ne sait rien de Nha-Trang. La ville balnéaire, à trois cents kilomètres de Saïgon par la route, est coupée de tout. J'ai reçu l'ordre d'aller y voir.

Vers midi, nous passons l'île de Poulo-Cecir de Mer.

Venu cap au Nord, nous recevons maintenant la mer au plus près tribord. La mousson souffle grand frais et je suis rapidement obligé de diminuer d'allure. Bientôt, cependant, apparaissent, lointaines, les crêtes bleues des montagnes d'Annam.

Les souvenirs de mes navigations pacifiques d'avant guerre m'assaillent. Nous croisons de temps à autre quelque grande jonque fuyant devant la mer, bien appuyée sur ses voiles lattées à demi carguées. Je ne veux pas trop diminuer d'allure. Je suis anxieux d'arriver le plus tôt possible à Nha-Trang. Pourtant, nous toisons durement dans la houle et de grands paquets d'embruns capèlent l'abri de navigation.

Malgré tous nos efforts, nous n'atteignons les premières îles qu'au crépuscule. Sous ces latitudes, la nuit tombe brusquement. Elle est déjà faite quand nous apercevons les lumières de la ville.

J'ai fait hisser un grand pavillon français à la corne. Le petit projecteur de la passerelle braqué dessus, nous

défilons à moins d'un demi-mille de terre, pour bien montrer notre présence et nous allons mouiller cinq bons mailons, sous l'île de Honlon.

Ici, le *Triomphant* est à l'abri des grandes vagues déferlantes que soulève la mousson. C'est d'ailleurs le seul point où l'on puisse aborder à la côte, au débarcadère de Mui Chut. Mis bas les feux. Tout le monde est allé se coucher. Il n'y a plus, dans la nuit, que le bruit des ventilateurs, le pas du factionnaire qui martèle la plage avant et la respiration lointaine de la houle qui s'étale sur les galets.

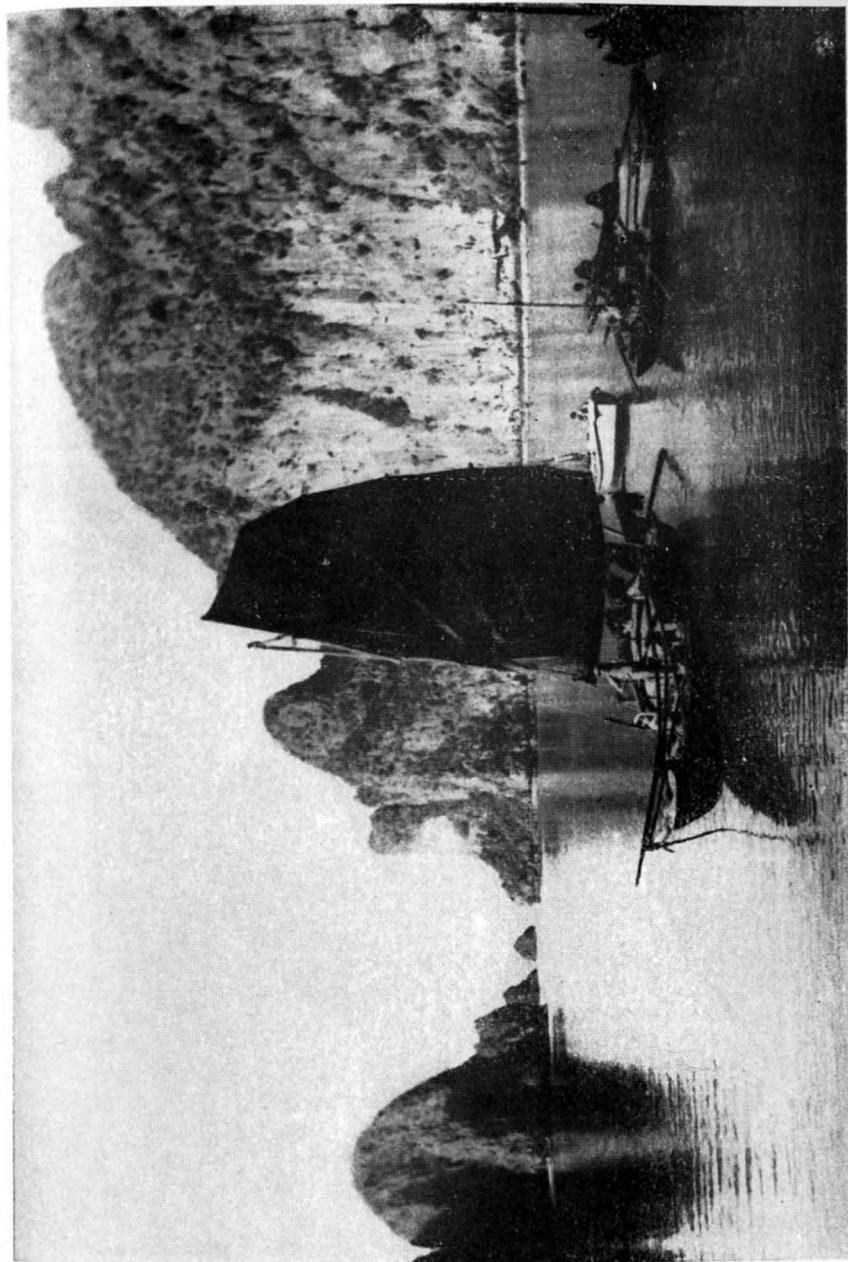
Nous sommes restés longtemps, mon second et moi, à deviser sur la passerelle. Nous ne savons rien de la ville. J'espérais que, dès notre arrivée, une barque, un youyou, une pirogue, serait venu le long du bord pour porter les nouvelles. Jadis, même de nuit, une flottille de sampans et de jonques nous aurait assaillis. Ce soir, rien de tout cela. Notre anxiété n'en est que plus vive. Se lancer à terre, dans cet inconnu et de nuit, ce serait fou.

Nous allions nous coucher, quand un crépitement nous tient en suspens : une rafale de mitrailleuse sans aucun doute. Quelques coups isolés lui répondent. Cela fait mal. Jusqu'à maintenant, nous pouvions nous flatter de croire que les alarmes du général Gracey étaient vaines. Cette ville tropicale pouvait s'être endormie dans sa nonchalance sans se préoccuper du navire qui venait de mouiller.

Et voilà la fin de notre sérénité. La guerre existe ici, nous savons qu'on y tue à l'arme blanche, qu'on y empoisonne, comme à Saïgon. Ces pensées nous garderont éveillés presque toute la nuit.

Au lever du jour, je tiens un dernier conseil de guerre. Si, à huit heures, personne n'est venu vers nous, j'irai à terre à la recherche d'informations, mais j'irai avec tout mon commando bien enlevé par Wassilieff le téméraire. Je n'ai pas envie de laisser ma peau dans les rizières.

Huit heures. Le commando embarque dans la vedette et la baleinière. Il faudra trois voyages pour le mettre complètement à terre. Je pars avec le dernier. Nous voici



En baie d'ALONG.

sur la petite plage, à toucher le musée océanographique. Les volets sont fermés. Au grand mât flotte un pavillon de nous inconnu, jaune avec une grande étoile rouge. Je saurai un peu plus tard que c'est l'un des emblèmes du Viet-Minh. D'ici à la ville, il nous faut franchir environ trois kilomètres. Un petit col assez étroit conduit à un groupe de cabanes. Puis la route traverse une partie marécageuse bordée sur la gauche de pins et de tamaris.

Notre troupe se met en marche avec le sentiment très curieux que peuvent éprouver des marins soudain placés à terre, en face d'un combat qu'ils n'ont jamais livré. Jusqu'à mi-parcours tout se passe bien. Dans le hameau, nous ne voyons pas un être vivant. Mais volailles et pourceaux témoignent de présences humaines. Nous nous engageons à travers les marais et la pinède, quand une rafale de mitrailleuse nous fait tous jeter à plat ventre. C'est dans cette position que je vois partir un groupe d'éclaireurs qui va battre le bois pour assurer notre progression. Sous les ordres de Wassilieff, ils font cela avec un courage tranquille et, une fois de plus, je suis frappé par les variétés du courage.

On m'a dit que j'avais été brave sur le *Courbet* ou en l'air comme pilote de chasse. Eh bien ! tapi dans mon trou de sable, je suis bien content, ce matin, que ce ne soit pas mon métier d'aller dénicher ces salopards derrière leurs arbres.

Une demi-heure après, nous atteignons les premières maisons de la ville. Quelques Européens viennent vers nous, nous guident à l'hôtel Beau-Rivage où se trouve organisé une espèce de conseil de guerre permanent. C'est là que se sont groupées les quelques autorités de la ville pour discuter des mesures à prendre. De mesures, ils n'en ont guère pris. Comment pourraient-ils faire autrement ?

En quelques mots, Choïnel, un colon énergique replié sur la ville, me fait le point de la situation. Elle est compliquée. Dans la caserne vivent mille Japonais commandés par un colonel. Ils étaient hier les occupants ; ils sont aujourd'hui les vaincus, mais, en fait, ils sont ici les seuls

représentants de la force armée. S'ils n'ignorent pas la défaite de leur pays, ils n'en détiennent pas moins les armes.

Dans Nha-Trang, je devrais dire dans une moitié de la ville, celle qui est au bord de la mer, se sont repliés tous les colons des montagnes et des vallées avoisinantes et les gens des faubourgs, soit cinq mille personnes. Comme à Saïgon, la famine les guette. Il ne leur parvient plus ni riz, ni légumes, ni viande. Le jour de notre arrivée, on est en train d'abattre les derniers animaux de l'institut Pasteur pour nourrir la population.

Je ne suis pas là depuis dix minutes qu'un coureur annamite vient m'apporter un papier de la part du chef viet-minh. J'y trouve griffonné, en français :

« Si vous n'avez pas quitté la ville dans la demi-heure, avec vos matelots, nous passons à l'attaque. »

Peu de gens se sont trouvés dans une situation pareille ! Personne au monde, sauf nous, ne sait exactement la situation de Nha-Trang. Aucune autorité française ou alliée n'en a la moindre notion. C'est sur l'ordre du général Gracey que je suis venu me mettre dans ce guêpier. Je peux certes me replier, mais quel affront ! Et rester, c'est exciter le Viet-Minh à massacrer les Européens. Je n'ai jamais connu mieux le sens de l'expression « prendre ses responsabilités ».

Le coureur viet-minh est resté hors de la pièce. Je demande à Choïnel de me donner une idée des forces adverses. D'après ses renseignements, la ville est entourée de 15.000 Viet-Minhs, dont le tiers est armé de fusils, le reste d'armes blanches, de faux et de fourches. Dans la ville il n'y a pas cent fusils. Les lignes s'adosent d'un côté aux rizières de Binh-Tan, de l'autre pénètrent profondément dans la ville, où une rue sert actuellement de *no man's land*.

— Que pensez-vous des Japonais ? Peut-on espérer qu'ils fassent quelque chose pour nous ?

— Les Japonais ont gardé jusqu'ici une attitude d'occupants, il est difficile de prévoir leur réaction. Mais, ce dont nous sommes sûrs, c'est qu'ils ont armé en dessous

les Viets et qu'ils feront tout pour les aider clandestinement.

— Connaissant le caractère japonais, croyez-vous que je pourrais faire un grand coup de bluff ?

— On pourrait peut-être leur donner des ordres. En apparence ils obéiront.

Les dix minutes sont passées. Notre envoyé Viet-Minh, avec impertinence, fait mine de s'impatienter. Sur le même papier qu'il m'a porté, j'écris :

« Sur la terre d'Indochine, jamais un marin français n'a reculé. Mon commando sera établi entre les lignes. Je vous y donne rendez-vous. »

Le sort en est jeté. J'ai pris ma décision, mais je suis passablement anxieux.

Wassilief, fou de joie, a tôt fait de disséminer ses hommes derrière les obstacles. Et, comme toujours, il s'est installé en avant en poussant devant lui un buisson qu'il a coupé de ses propres mains. Il aime les gestes de fanfaronnade.

J'ai fait convoquer le colonel Yamato à quinze heures.

A quinze heures précises, un officier japonais se présente en son nom. De colonel point. Il est accompagné d'un soldat de sa troupe, interprète qui parle parfaitement le français. J'essaie de transcrire à peu près notre conversation :

— Je regrette que le colonel Yamato ne se soit pas déplacé lui-même. Il devrait savoir que je représente ici les Nations alliées, qui ont vaincu le Japon. Il est donc à mes ordres.

L'interprète traduit. Mimique de l'officier japonais. Mimique que je ne connaissais pas et qui se répétera souvent désormais : il se plie en deux, très bas, à différentes reprises, en poussant une espèce de gloussement que je trouverais comique en d'autres lieux. L'interprète, chose amusante, me traduit le geste :

— Mon commandant dit qu'il est tout à fait d'accord avec vous.

— Vous allez retrouver immédiatement votre colonel. J'exige, dans moins d'une heure, que des gardes armés soient placés en tous les points du *no man's land* qui présentent un intérêt tactique. Il est responsable de l'alimentation en eau de la ville et du fonctionnement de l'usine électrique. Il devra se présenter à moi au plus tard dans la matinée de demain.

Re-mimique de mon Japonais, re-glossement, traduction de l'interprète.

Ils ne sont pas plutôt dehors que les assistants, qui les connaissent mieux que moi, m'affirment que c'est très réussi. Nous pouvons être sûr qu'ils vont exécuter l'ordre. Cela ne les empêche pas, certes, de travailler contre nous en sous-main. Mais ils ne permettront pas aux Viet-Minh de dépasser le périmètre d'une façon trop apparente.

La ville manque de tout. Mon premier message à Saïgon demande de la farine et des conserves. Deux jours après un L.C.I. anglais arrive devant Nha-Trang au lever du jour. Au lieu de venir nous demander conseil, à nous, vieux pilotes de cette côte si inhospitalière pendant la mousson de nordet, il tente de s'échouer directement à la plage, devant l'hôtel même. Bien qu'il ait mouillé correctement son ancre, le léger bateau est pris dans les énormes rouleaux et jeté à la côte. Le débarquement des vivres sera certes plus aisé, mais l'appareillage me semble bien compromis.

Nous montons le sauvetage avec beaucoup de soin. Le vent qui souffle grand frais jusqu'au coucher du soleil tombe en général aux premières heures de la nuit. Il se trouve que ce sont celles où la marée est haute. Aussi, à minuit, je vais mouiller devant la plage pour tenter la difficile opération.

Malheureusement, les fonds ne m'ont pas permis d'ap-

procher à moins de six cents mètres. La chance veut que nous ayons deux remorques à bord. Mises bout à bout, elles vont nous permettre d'atteindre la côte. Notre position est rien moins que confortable. D'abord, pour ne pas talonner, j'ai dû multiplier les précautions. La machine reste parée à marcher. Nous dévidons notre chaîne jusqu'à l'extrême limite. C'est Alain Dupré, mon second, qui reste à l'arrière et, sonde en main, m'annonce le fond par téléphone. Les deux vedettes mises en flèche commencent à élonger la première aussière. A trente mètres de la plage elles ne peuvent pas passer dans les grands rouleaux. Picol, le patron, se jette à l'eau avec un lance-amarres pour porter le premier bout à terre. Notre projecteur éclaire la scène. Sur la plage, où j'ai demandé le concours de tous les volontaires, sous les ordres de mon officier de manœuvre, c'est par milliers que les gens sont venus. Avec tant de bras nos deux remorques sont vite élongées et tournées aux bittes du L.C.I.

— En avant le plus doucement possible, une seule machine.

L'aussière commence à sortir de l'eau. Un hurrah vient de la plage jusqu'à nous. Le L.C.I. a bougé dans sa souille. Allons-nous réussir ? Hélas ! la remorque casse à l'endroit où elle passe dans l'écubier du navire échoué.

Nous recommencerons trois fois la manœuvre dans la nuit même sans plus de succès.

Malheureusement, le lendemain la mousson n'a jamais été aussi violente. Le L.C.I. monte de plus en plus haut sur le talus de sable qui borde le rivage. Trois jours de suite, appareillant chaque nuit, je reprendrai mes tentatives. Tout sera tenté. Des centaines de soldats japonais seront mis à contribution pour creuser le sable sous la quille. Mais il faudra abandonner. Ces nuits ont été exténuantes car, à chaque seconde, il fallait être paré à mettre en avant pour éviter de talonner.

Bien que nous n'ayons pas réussi, nous recevons quelques jours plus tard ce message :

TÉMOIGNAGE DE SATISFACTION

De

Commandant en chef de la Station des Indes Orientales

à

Ct Forces Navales Françaises en Extrême-Orient.

H I 1945/45

22 décembre 1945.

« 1. J'ai été informé de l'excellent tra il fait par le *Triomphant* pour essayer de déséchouer le L.C.I. (L) 4 du rivage de Nha-Trang ;

« 2. L'officier de marine britannique (in charge Saigon) souligne que les magnifiques et persévérants essais tentés par le C.F. Jubelin, dans des conditions de très mauvais temps, sur la côte exposée à la mousson, et sur des fonds mal relevés, sont dignes des plus hauts éloges.

« 3. Voulez-vous, je vous prie, dire au commandant du *Triomphant* combien j'ai apprécié les services rendus par son bâtiment.

« Signé : Vice-Amiral MOODY. »

Le même amiral Moody qui, quatre ans plus tôt, me faisait parvenir l'autorisation des lords de l'Amirauté de porter l'insigne de pilote de la Fleet Air Arm.

**

La femme du directeur de l'Institut Pasteur a été tuée la nuit dernière par l'éclatement d'un mortier. Nous l'avons immergée au large, selon ses vœux.

Mais si les mortiers tirent sur la ville, c'est que les Japonais ne font pas respecter les limites que je leur avais assignées. Avec nos deux cent trente hommes, nous

n'avons pas l'air assez redoutables pour les intimider. Aussi j'ai pris la décision d'appeler à l'aide notre grand frère le *Richelieu*.

Il arrive trois jours plus tard. Le capitaine de vaisseau Du Vignaux a monté le scénario avec art. Il a convoqué à bord le colonel Yamato et l'a fait conduire dans la grande salle d'armes. Il le tient debout, à distance respectueuse. Pour qui connaît la belle voix tonitruante du commandant du *Richelieu* et son air de grand seigneur, la scène est facile à imaginer.

— Je représente ici la Force. Depuis trois ans les Japonais n'ont usé que de la Force partout, au mépris du Droit. Aujourd'hui, elle se retourne contre eux. Je vous ordonne d'exécuter fidèlement les ordres que vous avez reçus si vous ne voulez pas être considérés comme des criminels de guerre.

On me rapporte, à très peu près, ces paroles qui ont retenti sous le plafond bas de la salle d'armes du grand cuirassé.

**

Les mois ont passé. L'armée a débarqué à Nha-Trang. Mais entre les blockhaus qui étranglent les routes, seules voies d'accès au milieu des rizières inondées, elle a mis longtemps avant de pouvoir percer. La première poussée victorieuse est d'ailleurs réalisée par Wassilief. Il a couvert une auto de quelques tôles, protection illusoire et, avec quatre marins du *Triomphant*, s'est porté à l'attaque des fortifications. Ils passeront, le dos criblé de dizaines de petits éclats de grenade.

Entre deux retours à Nha-Trang, nous dirigeons plusieurs fois, dans le lacs des rivières du Delta, des manœuvres d'encercllement contre les boucles du fleuve.

Puis un jour on apprend que le Tonkin, placé jusqu'ici sous la surveillance chinoise, en exécution du traité de Postdam, va être rendu à notre souveraineté. Une escadre entière part autour d'un convoi de trente-cinq bateaux portant vingt-trois mille hommes. Elle mouille le

5 mars 1946 au large de la Cach-Ba, sentinelle avancée de la Baie d'Along.

Commandant du *Triomphant*, il me revient l'honneur et la charge de conduire l'immense convoi, sur les méandres de la rivière, jusqu'à la ville d'Haiphong.

**

6 mars 1946. — 1 heure du matin, au large de la baie d'Along. — Nous venons de mouiller près du *Bertin*, dont nous pouvons distinguer dans l'obscurité la grande masse noire piquetée de quelques feux mal masqués. Tout un convoi se révèle d'ailleurs à des indiscretions lumineuses et, à bord, les officiers de l'armée passagers, que j'oblige même à ne pas fumer, me plaisent de mon rigorisme. Evidemment, cela n'a pas grande importance, nous sommes loin de terre et d'ailleurs les Chinois, nos alliés, sont depuis longtemps avertis de notre arrivée. Mais je ne peux m'empêcher de penser à l'époque où, dans d'autres convois, les escorteurs avaient le devoir de tirer au fusil sur les lumières mal aveuglées.

Nous devons partir à l'aube. Je suis bien sûr de ne pas dormir jusque-là. J'ai le temps de revenir sur un passé vieux de six ans à peine. J'ai retrouvé à Saïgon, sous deux pieds de terre, enfermé dans une malle en camphre qu'Imbert avait enfouie après mon évasion, mon journal de cette époque, celle du désastre, qui nous avait surpris à quelques milles d'ici, au mouillage de la Noix, devant Hongay. Je rouvre ce vieux cahier déformé par l'humidité, je relis avec émotion ces lignes dont l'encre a blanchi :

« 13 juin 1940.

« Baie d'Along.

« Paris est pris. Cela est rentré comme un couteau dans notre chair. Tantôt nous étions autour du poste radio tels ces gens qui veillent les derniers cris des agonisants. Il y avait plusieurs matelots avec nous. Je ne sais pas pleurer, mais je reverrai toujours ces visages d'en-

fants baignés de larmes. Argo, un de mes fidèles canoniers, a caché d'un geste brusque son front au creux de mon épaule en sanglotant : « J'ai perdu mon père à l'autre guerre. » Je n'ai rien su dire. J'avais très mal...

« A bord du *Lamotte-Picquet* maintenant tout dort, sauf les factionnaires, sauf peut-être cent autres comme moi qui veillent toute beauté morte. Et le silence oppresse nos douleurs muettes. Un sampan noir déchire la soie grise de l'eau et se perd bientôt dans l'ombre des falaises gigantesques. Vers l'occident, orage symbolique, les lueurs d'éclairs lointains vacillent sur l'eau soudain blême des chenaux avec des signes fulgurants.

« Il est huit heures du soir en France. C'était l'instant des bonheurs simples, l'instant où la famille heureuse se rassemblait autour de la soupe fumante, l'instant où, les jours de fête au village, les vieux paysans, contents, s'asseyaient pour voir valser leurs filles aux yeux rieurs.

« Et je ressens soudain physiquement l'angoisse de ceux qui subissent déjà l'envahisseur, de ceux qui, libres encore, guettent sa marche inexorable. Que vont devenir Maman et Annick? Que ne suis-je auprès d'elles pour les aider, les défendre. Je ne mesure plus ma détresse... »

Quel chemin prodigieux parcouru depuis l'époque où j'écrivais ces lignes, ces lignes amères. Quelle merveilleuse récompense d'achever mon cycle en ces mêmes lieux où j'avais su, malgré tout, ne pas désespérer — oui, car je retrouve une page plus loin :

« Lu ce soir dans Péguy : « Mettre de jeunes troupes sous de vieux chefs, la formule même du désastre ». Combien je suis d'accord !

« Je me jure de désertir les vieux chefs pour apporter ma carcasse encore jeune là où elle ne pourra trembler que de peur, et non plus de cette rage désespérée... »

**

6 mars 1946. — Au mouillage de Cuacam.

Nous avons appareillé vers quatre heures trente. Le général Valluy, qui doit prendre le commandement des

troupes à terre, et son état-major (où je retrouve mon ami Watson) ont embarqué comme passagers juste à l'instant où nous dérapions. Culé parmi les bâtiments du convoi pour rechercher les deux L.S.T. chargés des blindés du colonel Massu, qui doivent nous suivre en tête des navires marchands. Dans la clarté naissante l'*Algérien* et les dragueurs nous dépassent pour préparer les voies.

A cinq heures trente, notre ligne de file formée s'avance le *Triomphant* en tête, vers les bouées d'entrée. La carte seule d'ailleurs marque qu'il faille suivre un chenal. Autour de nous, à perte de vue, ce ne sont que les flots limoneux du fleuve Rouge. Le delta plat est noyé dans les brumes de l'aube. Sur notre droite, la Cach-Ba et les sommets tourmentés des îles de la baie d'Along ébrèchent le jade clair du jour naissant, tandis que derrière, déjà lointaines, les formes imprécises des bâtiments du convoi ne se devinent plus qu'à leurs fumées qui s'élèvent droit dans l'air calme.

A bord tout est prêt. Oh ! nous savons bien que tout doit se passer pacifiquement. Mais ne dois-je pas prévoir le pire ? Et n'avons-nous pas fait exploser, pas plus tard qu'hier après-midi, une mine dérivante d'une rafale de bofors ? Sur soixante kilomètres d'une rivière très étroite, facile à obstruer, les risques sont centuplés. Et dans ce pays des Pavillons Noirs, infesté de pirates, comment ne pas craindre des coups de feu isolés, dans ce chenal sans profondeur, comment éviter une mine ? Je n'aimerais pas, après six ans de combats, finir en m'échouant, éventré, dans ces rizières hostiles. Mais la mâle fortune ne nous prendra pas de court : les passeresses sont à poste et les paillets Makaroff dépliés, les panneaux sont souqués à bloc et les épontilles de secours prêtes. Je mettrai tout à l'heure aux postes de combat, c'est le meilleur moyen de garder tout son monde en bon ordre et chacun portera ainsi le casque métallique qui peut se révéler utile.

Le risque serait qu'un pointeur maladroit, ou énervé, provoque une bagarre par un coup tiré prématurément. On a déjà vu ça pendant cette même guerre. Ce risque, je le cours volontiers, il n'y a plus de maladroits à bord

depuis un an que nous sommes en opérations. Quant à la discipline du feu, j'espère recueillir le fruit de mes nombreuses causeries familières aux hommes. Il y a longtemps que je leur parle de cette forme si particulière du courage, le plus difficile sans conteste, qui consiste à subir le feu sans riposter, exactement depuis notre arrivée à Saïgon, le 3 octobre dernier. La torpeur de nos nuits était soudain traversée par le sifflement d'une balle qui trouait les tôles avec un bruit mat. La première fois, un factionnaire a vidé sa mitrailleuse au hasard, avant que j'aie pu l'arrêter. Mais cela ne s'est plus jamais reproduit. Il a suffi d'expliquer à tous — et là j'ai su qu'ils chassaient de bonne race — que cette rafale lâchée sans but précis, c'était justement l'indice de la peur. A quoi bon répondre dans l'obscurité hostile à l'insaisissable tireur isolé ? Les rives proches, avec leurs palétuviers et leurs bouquets de palmes, lui sont un asile incomparable, avec aussi leurs chenaux d'eau tiède dans lesquels, les lèvres collées à un roseau pour respirer, il s'immerge complètement. Oui, à quoi bon lui dévoiler nos signes d'énervement, à quoi bon trahir notre impuissance contre les démons de la nuit équatoriale, contre les maléfices de ces rivages mal connus ?

Nous avançons à huit nœuds avec précaution. Les balises du premier alignement naissent d'abord de la brumaille et quelques traces d'écume qui marquent des récifs à fleur d'eau. Puis la ligne d'horizon se précise, bande plate de rizières avec ça et là, des boqueteaux clairsemés. Une grande jonque chinoise nous croise au fil de l'eau ; les vergues de sa voile lattée, déventée, claquent contre le mât au passage de nos échos, tandis que, pointée par le travers, une énorme caronade au bronze ciselé rappelle que nous sommes au pays des pirates. Des jaunes aux mines patibulaires nous font des signes de bienvenue. Notre pilote prétend qu'ils sont sincères, préférant cent fois le retour de notre administration dont ils savent aisément détourner les règles, aux mesures plus expéditives de leurs mandarins féodaux.

Drôle d'homme que notre pilote civil, petit, roux et

timide, mais avec une lueur plaisante dans ses yeux bleus de Breton exilé depuis vingt-six ans, des yeux couleur pervenche qu'on rencontre souvent entre Lambezellec et Le Faou, mais plus rarement certes sur les routes indo-chinoises. Nous l'avons embarqué trois jours plus tôt à Saïgon pour l'opération actuelle. Nous venons de passer plusieurs heures, tous feux éteints, à faire le chien de garde près du convoi. Le radar, comme de juste, est tombé en avarie au seul moment où j'en avais réellement besoin depuis six mois, et il a fallu effectuer nos rondes au jugé, allant des rochers de la Cach-Ba aux fonds envasés de l'embouchure. Cela m'a suffi pour apprécier notre homme. Je me suis amusé à lui voir faire le point par le feu de droite du casino et les lumières de la villa d'un commerçant chinois qui est de ses amis. Tous les phares sont éteints et il lui a fallu retrouver des repères qui, pour sembler fantaisistes à un terrien, ne s'inspirent pas moins, en somme, des plus vieilles traditions du pilotage.

Aussi est-il déjà incorporé dans mon esprit, à mon équipe, à cet ensemble d'officiers et de matelots que le hasard des désignations a rassemblés, mais qui, en temps de guerre ne travaillent bien de concert que s'ils se sont forgés une âme commune. J'ai toujours attribué une importance que d'aucuns estiment exagérée à la bonne humeur du travail d'équipe.

L'atmosphère est d'ailleurs à la gaité dans ce clair matin naissant. Nous allons être les premiers à ramener nos couleurs sur ce sol dont les Rivière et les Francis Garnier payèrent héroïquement de leur vie la difficile conquête.

Dans le coin bâbord de la passerelle, le général Valluy parle avec les officiers de son état-major. Il n'y a pas grand-chose à faire en ce moment, qu'à suivre, à deux encablures derrière eux, l'Algérien et les dragueurs qui nous couvrent jusqu'au Cua-Cam du danger des mines. Cela me permet de me joindre à la conversation.

L'embouchure commence à se rétrécir. Une faible brise et la chaleur croissante du soleil, dissipant les

vapeurs du matin, nous dévoilent à chaque instant des lointains nouveaux du paysage avec ses immenses rizières miroitantes et ses rochers abrupts, parents terrestres de ceux de la baie d'Along dont ils ont les mêmes formes escarpées.

Déjà apparaissent, à l'entrée du chenal étroit, deux énormes balises où les fusiliers-marins des L.C.A. viennent de hisser, pour la première fois depuis six ans, deux pavillons français qui flottent au vent. Je pense que tous ont ressenti comme moi, sur la passerelle, cette émotion sacrée qui m'a étreint. La coupure, d'ailleurs, où j'attendais les principales obstructions, mines ou bâtiments coulés, semble saine. Les deux bouées qui marquent des épaves sont en place.

Derrière nous les deux L.S.T. sont à poste, très près (je pense à l'enthousiasme des deux commandants : Du Boucheron et Pistre), puis, inégalement espacés, viennent les premiers gros transports du convoi, dont les superstructures semblent glisser étrangement, à cause des méandres du fleuve, sur les prairies basses du delta — au total vingt-trois mille hommes impatients de se déverser sur cette terre, inconnue de la plupart d'entre eux.

J'ai quelque fierté à relire le dernier ordre de Genesuper sur la liasse :

« Le commandant du *Triomphant* décidera s'il y a lieu d'opérer ou de différer le débarquement de la première vague de l'opération « Castor »... »

Le général Valluy est bien à bord, mais comme passager et il ne doit prendre le commandement qu'après la mise à terre des premiers échelons, s'il juge l'affaire bien amorcée.

D'ailleurs ce n'est qu'une promenade. Des propos joyeux se croisent dans l'abri de navigation. Watson raconte de bonnes histoires que Gabrié, moqueur, estime exagérées.

Je viens de faire mettre aux postes de combat pour la forme. Afin de prendre une allure moins belliqueuse, nos deux cents soldats passagers ont été massés dans les postes d'équipage, avec un groupe de musiciens qui sor-

tiront dare-dare pour rendre les honneurs aux premiers visiteurs officiels...

Pour la première fois, je fais rassembler tous les chefs de pièce, tous les pointeurs sur la passerelle. Il est bien entendu que personne ne fera l'énorme bévue de tirer sans ordre, aucune maladresse ne sera admise. Mon excellent officier de tir, le lieutenant de vaisseau Cruchet leur répète cette recommandation. Les deux jours précédents, à la mer, tout l'équipage, par bordée, a été mis au courant de l'opération en cours. A eux, à qui l'on a toujours dit de gagner des dixièmes de seconde sur la vitesse de chargement et sur la soudaineté de la riposte, il faut inculquer aujourd'hui des principes exactement inverses. Je scrute sur leurs traits les effets de cette dernière leçon : je sais que personne ne désobéira.

Et j'admire, une fois de plus, sans qu'ils le sachent, la beauté rude de leurs visages hâlés par le soleil équatorial où les yeux rient, d'où le regard jaillit toujours droit devant moi. Les chefs qui n'auront jamais reçu ces regards ne peuvent pas connaître la joie du commandement.

— Allez, mes petits gars...

Puis j'ai répété par le microphone :

— Tout le monde à se capeler derrière les pavois, on ne doit voir personne à l'extérieur.

De l'arrière de la timonerie, on ne domine plus qu'un pont désert. Ah ! nous ne sommes pas provocants, certes ! Aussi bien ne venons-nous provoquer personne, personne que je sache.

Et nous voici seuls. La coupure passée, les dragueurs se sont rabattus dans le Cua-Cam où ils virent leur drague, *L'Algérien* a pris sa faction, quant aux L.C.I. ils sont un peu devant nous, mais je compte bientôt les rattraper et passer en tête, suivant les ordres reçus.

L'un d'eux vient de s'échouer sur la rive gauche et me demande du secours. Ce n'est guère opportun. Aussi dois-je me contenter de passer l'ordre aux dragueurs de venir à son aide.

Ce léger incident nous a distrait un instant et voici

que des signes alarmants se précipitent. Nos timoniers signalent une jonque en flammes, avec de fortes explosions, dans le port dont les maisons naissent au lointain dans les brumes du fleuve. Et, premier indice, le tac-tac éloigné d'une mitraille détruite, avec la sérénité du matin, la quiétude de nos esprits. J'ai à peine échangé un bref coup d'œil avec le général Valluy et le colonel Guffle, qu'une rafale de 20 mm. balaie notre passerelle. Une vitre vole en éclats.

L'atmosphère, d'un seul coup, s'est chargée de menaces.

Au même moment, le toujours narquois Gabrié m'apporte le dernier télégramme :

« N° 376. — Exécuter opération prévue avec le maximum de prudence et ne répondre en aucun cas à coups de feu... »

Tac-tac. Eclats de vitres. La paroi de bâbord, qui est noire sur le ciel clair, se troue comme une cible en carton à la foire, suivant des impacts capricieux. Et à chacun de ces trous, par où le soleil jette soudain de fins rais de lumière, correspond un projectile qui passe parmi nous. Etrange jeu, jeu cruel. Du sang tout de suite. Un projectile à un mètre de nous, crible l'armement du Oerlikon bâbord : Clairon, Ruel, Le Moal. Le premier a l'épaule traversée de part en part par deux balles de 20 mm., avec des éclats dans le ventre, dans le thorax. Ruel a porté la main à sa poitrine ; le visage de Le Moal saigne et, curieusement, j'ai vu naître deux sillons dans l'acier de son casque.

Le général n'a pas bronché. Je le prie de se mettre dans la chambre des cartes. Refus. Je lui fais alors porter un casque. Il se soulève un instant de son siège pour changer de coiffure, une vitre vole, un obus passe entre nos deux nez, éclate. Le général est blessé au pied. Cependant nous ne le saurons que ce soir ; il attendra tout le jour pour ne pas distraire docteurs ou infirmiers. Mais j'obtiens enfin que lui et son état-major s'éten-

dent à plat pont dans l'abri précaire de la timonerie.

Je fais passer par téléphonie sans fil :

« Ordre à tous bâtiments de ne pas riposter. Mettez les gens à l'abri des pavois. Agissez à l'imitation du *Triomphant*. »

Et à bord, par micro :

« Tout le monde à plat pont derrière les pavois. Ne pas tirer. Je répète : ne pas tirer. »

Les quatre mètres carrés de la passerelle prennent une allure de combat. J'ai fait évacuer tout le personnel qui n'est pas strictement indispensable. Tac-tac... Bruit mat sur les tôles. Vitres pulvérisées. Et ces trous qui naissent dans la cible. Sifflements. Deux gerbes à tribord, probablement des mortiers. Mon officier de manœuvre, Récamier, trébuche à côté de moi, tombe, un sillon rouge dans la cuisse.

Et derrière, dans la chambre à cartes, une étrange litanie commence que déversent les hauts-parleurs, les téléphones, les porte-voix. Ce ne sont que nouvelles sinistres :

« Ici, L.C.I. 204, je suis l'objet de tireurs isolés. Un fantassin blessé. — Ici, L.C.I. 203, fortement attaqué. — Ici, L.C.I. 104, très fortement attaqué. Pourriez-vous nous soulager ? »

Et les téléphones du bord :

« Lavabo des maîtres : un tué, trois blessés. — Voie d'eau dans le compartiment frigo. — Incendie à l'avant. »

Il me reste de cet instant un souvenir très précis. Afin de voir si mes ordres ont été exécutés, je me suis penché à bâbord arrière de la passerelle. Tout semble désert. Seul au milieu du pont, bien calé sur ses jambes écartées, mon second Allain-Dupré scrute le paysage de ses jumelles comme il suivrait une course à Longchamp. Il est à cent pas des salopards. C'est la distance dont on nous tire parfois de blockhaus en béton construits du temps des Japonais.

Je devrais lui crier de se mettre à l'abri. Des cinq cents hommes que porte le *Triomphant*, il est en bas l'unique cible apparente, une belle cible à cette portée ! Je devrais... Pourquoi ne lui ai-je rien dit ?

De même qu'ici, commandant, je dois rester debout, il est sur le pont l'exemple nécessaire du calme à nos hommes dont je devine l'impatience. Car ils sont vingt pointeurs à leur poste qui n'auraient qu'à presser la détente très douce de leurs armes, d'un geste très léger, pour déchaîner une riposte foudroyante, pour venger leurs camarades qui tombent à leurs côtés, parfois pour se venger eux-mêmes (Balcou, pointeur, mourra à son poste, le thorax criblé par un bazooka, sans tirer, sans prendre cette ultime revanche sur ceux qu'il voit grouiller dans sa lunette, parce qu'il n'en a pas reçu l'ordre).

Cependant, les projectiles crépitent sur nos tôles. L'impression est curieuse, neuve pour moi. Je connaissais cette contraction du ventre quand, sous la bombe dont on entend grandir l'horrible menace aiguë, on s'attend dans la seconde à être écrasé. Je n'avais, du danger connu, qu'une autre sensation très particulière, celle du pilote de chasse. Retranché des bruits extérieurs par le tonnerre de ses deux mille chevaux, et par l'étroit casque de cuir, il ne perçoit qu'il s'est laissé surprendre qu'à ce bouquet de tiges de feu dont il est soudain le centre.

Ici tout est bruit, sifflement, éclatement, criblement. Dans la constellation des trous, une étoile nouvelle, voilà pour la vue — mais on sait que ce péril est déjà passé. Le trou par où viendra la blessure, celui-là on ne le verra pas. Quelquefois, un homme tombe. Je n'ai pas entendu un blessé crier. Peut-être y avait-il trop de bruit ?

Pothin trouve le moyen de me faire rire. Je l'ai obligé à coiffer un casque. Celui-ci, trop large, lui couvre les yeux et lui rabat les oreilles. Alors il remet son béret basque et par-dessus, tout haut perché, cocasse, le couvre-chef métallique. C'est le moment que choisit un obus facétieux pour lui couper le fond de ses pantalons sans le blesser. Mais Saint-Pothin ne se laisse pas démonter pour si peu et continue de piloter dans le chenal de plus en plus étroit, comme si de rien n'était. Il reste peu de gens près de nous : l'homme de barre, celui du chadburn, immobilisés à leur poste, quelque timonier que j'appelle pour passer un signal, Gabrié qui s'affaire entre le tuyau

du P.C. transmissions et la timonerie, et partout des tas de fesses en l'air, celles de tous ceux, inutiles, que j'ai obligés à s'aplatir — mon excellent ami Watson, qu'il me pardonne, a certainement les plus dodues. Ils offrent ainsi une cible moindre, car de véritable abri il n'y en a pas, et les balles de huit millimètres traverseront jusqu'à cinq cloisons. Mon fier vaisseau, l'un des quatre champions du monde de vitesse, ne vaut rien dans ce combat où la célérité et la distance ne jouent pas, dans ce combat qui ressemble à s'y méprendre à un combat de rue.

C'est bien un boulevard que nous remontons, avec ses rangées d'arbres, ses vertes prairies, ses rizières étendues à l'infini. Mais dans cette plaine inondée, miroitante, des lueurs s'allument, des flocons bleus jouent à travers les bosquets, s'étirent, se diluent, de petits hommes jaunes émergent des abris, disparaissent de nouveau, semblent jouer à cache-cache. Drôle de jeu !

Un choc à l'avant. Un serpent de fumée jaunâtre monte du spardeck, se déroule, pique nos yeux.

« Incendie dans la noria avant », annonce le poste central.

Voilà qui est grave. Allons-nous sauter ? Vite le micro :

— Allô ! commandant en second, incendie noria avant. Urgent.

En bas, je l'ai su plus tard, Allain-Dupré se précipite, trouve trois obus de 138 dont les ogives brisées par des coups de l'ennemi fument. Il les fait mouiller séance tenante par trois hommes pris sur les lieux. Pas mal de porter un obus fumant dans ses bras !

La litanie continue : « Incendie au convertisseur avant. — Deux blessés graves poste 1. — Incendie dans l'infirmerie, un tué, deux blessés légers ; le médecin blessé grièvement. »

En bas, le chirurgien Mathias, en corvée à bord, a commencé une amputation grave. Un obus éclate au milieu des infirmiers, tue l'un d'eux, blesse grièvement le médecin-major, met le feu. Mathias éteint l'incendie, reprend son opération. Il n'a pas cessé depuis ; il en est à sa dix-neuvième intervention grave de la journée.

Ici, je perçois plusieurs chocs. La passerelle a pris une sale bordée. À tribord, les timoniers descendent le pointeur Masson. La jambe entièrement ouverte, il baigne dans son sang et, pendant longtemps, je devrai l'enjamber pour passer, lui demandant chaque fois « pardon », machinalement, et lui me répondant chaque fois d'un sourire, bien que son visage soit blême de souffrance.

Le second-maître Dubœuf, dont le poste est sur la passerelle supérieure, court d'une lunette à l'autre, tiré comme un gibier. Il me signale à une encâblure un gros canon abrité derrière un amas de pavés. La pièce est trop grosse pour être pointée, mais autour d'elle je peux voir son armement s'affairer pour la charger. Ils vont, pour sûr, nous tirer au passage. L'importance du calibre me pousse à reconsidérer la question de la riposte. Je sens décidément la passerelle bien fragile. Sur la liasse, sous ma main, le télégramme 376 est là... « Ne tirer en aucun cas. »

Pourtant cette gueule béante me semble féroce. Nous allons bientôt être dans son axe. Alors, j'adopte un compromis. Je vais envoyer deux coups de semonce. Par l'embrasure du télépointeur, je parle pour la dernière fois, hélas ! à Cruchet :

— Tirez dans l'eau, dans la direction de ce maudit tas de pavés.

Et, premier sentiment de réconfort, je vois les pièces aux longs tubes fins venir par le travers. Attention ! Feu ! Deux gerbes d'eau, à toucher le bord, jaillissent plus haut que notre mâture, tandis que le tonnerre de nos canons se répercute un instant entre les rives étonnées. J'ai le réconfort de voir l'armement menaçant fuir vers l'abri le plus proche.

Un calme étrange plane deux minutes sur le champ de bataille. Nos deux gros coups inoffensifs semblent avoir stupéfié l'adversaire. Puis, brusquement, son feu, dix fois plus nourri, s'abat sur nous.

« Un tué, deux blessés à l'avant. — Incendie dans une chambre d'officier. — Voie d'eau dans le compartiment frigorifique. — Quatre blessés graves à l'arrière. —

Voie d'eau soute de 138 avant. — Pièce 1 hors de combat... »

Les mauvaises nouvelles résonnent dans les porte-voix, dans les haut-parleurs, accumulent leurs menaces à une cadence invraisemblable.

Il est 9 h. 48. J'estime que je peux ouvrir le feu. Il y a une heure et six minutes exactement que la première rafale ennemie a déchiré le silence de ce matin calme dans le delta. Il y a vingt-six minutes que nos premiers hommes sont tombés. Avons-nous assez attendu pour prouver notre bonne foi ?

Je vois Allain-Dupré grimper quatre à quatre l'échelle de la passerelle. Son visage ne porte aucune trace d'excitation et pourtant j'apprendrai ce soir tout ce qu'il avait déjà fait. Je ne sais pas si beaucoup de gens peuvent comprendre ce que signifie, dans un tel moment, « rendre compte » ? Le tir fait le vide à vos côtés, les annonces sinistres ne cessent pas de vous harceler, il faut courir en tous sens, savoir ce que devient le convoi, le bateau, chercher les pièces ennemies, surveiller barre et machines, diriger les équipes de sécurité vers les points menacés, et l'on sait qu'à cent endroits du navire naissent à chaque seconde des avaries nouvelles ! Calmement, mon second me met au courant de ce qui se passe en bas. Après l'incendie de la noria, maintenant conjuré, nous avons un commun souci : que devient cette voie d'eau dans les soutes avant ? Et notre entente, sous le feu qui nous oblige instinctivement à nous déplacer de temps à autre, est parfaite. D'un regard sur la plage avant, nous jugeons du même coup d'œil que le navire est resté à peu près dans ses lignes d'eau. Sans aller voir, nous sommes d'accord. Quoiqu'on nous dise, il n'y a pas de voie d'eau grave dans les soutes de 138. Allain-Dupré, redescendu, trouve en effet qu'un collecteur d'incendie a été écrasé. L'eau montant sur le parquet a fait croire qu'elle provenait des compartiments inférieurs, d'où méprise d'autant plus facile que les câbles électriques sectionnés laissent l'avant dans l'obscurité et que les tuyaux de vapeur des éjecteurs, coupés, rendent ceux-ci inutilisables.

Je sais par le détail, ce soir, le sort tragique de nos deux cents soldats passagers.

Dès les premiers coups près de la flottaison, des voies d'eau commencent à remplir les postes inférieurs. L'électricité fait défaut, la vapeur des conduits coupés fuse dans les compartiments. Les hommes, dépaysés, grimpent les échelles, se hissent dans l'étroite coursive centrale. Le premier obus sectionne les deux jambes de l'un, blesse grièvement d'autres. Etroitement serrés dans l'obscurité, ils sont atteints de coups qu'ils ne voient pas venir. Les infirmiers, lampes-torches en main, sont obligés de s'y reprendre à dix fois avant de trouver celui qui perd son sang, car ceux qui sont indemnes, à côté de lui, en sont tout éclaboussés. Les pauvres gars, crispés sur leurs armes, se sentent voués au pire sort. Le fracas de nos deux coups de semonce, ce bruit dont ils ignorent l'origine et dont les postes résonnent, tels d'énormes tambours, rendent leurs alarmes mortelles. Les arrivées de Mounier que je dépêche à l'avant, puis d'Allain-Dupré, calmes comme à l'exercice — et quel exercice de sécurité ! — raniment enfin leur confiance, redonnent un sens à ce cauchemar, bien qu'ils continuent d'être frappés au hasard.

Comme dans toutes les tragédies il s'est glissé dans la nôtre une petite scène comique.

Allain-Dupré descend à moitié l'échelle en fer du poste inférieur, envahi d'eau et à travers la vapeur qui s'est répandue entre la surface du liquide et le plafond bas aperçoit, dans le faisceau de son fanal, le visage d'un soldat, immobile, immergé jusqu'au cou.

— Que fais-tu là, toi ?

— Laissez-moi, je suis mort.

— Comment, tu es mort ! Veux-tu me fiche le camp.

— N'insistez pas. Je vous assure. Je suis mort !

Hébété par le bruit des canons, aux trois quarts dans l'eau, le dernier quart plongé dans la vapeur brûlante, perdu dans l'obscurité, il semble que l'homme ait imaginé être déjà, mort, dans quelque purgatoire.

La poigne solide de mon second a rendu notre rescapé au royaume d'ici bas.

Tout cela, je ne l'ai su que ce soir. Ce matin, je ne pouvais que suivre la trame de la tragédie sans en connaître tous les aspects. J'avais d'ailleurs bien autre chose à faire.

A 9 h. 48, nous venons de passer le dernier méandre. Nous entrons dans le port. Le long des quais, des dizaines de jonques en flammes, chargées de munitions, sautent avec des déflagrations assourdissantes. Leurs amarres coupées, nul doute qu'on ait voulu en faire des brûlots, mais le courant près de la renverse n'est plus assez fort pour les porter contre nous. Je peux facilement les éviter. Mais nous sommes aux premières loges, à trente mètres de ce magnifique feu d'artifice, ce qui m'aurait ravi en d'autres circonstances.

Sur la rivière, les L.C.I., à qui j'ai donné l'ordre de s'abriter derrière nous, sont à poste, sauf un que nous voyons bientôt déboucher de la pointe. Ce n'est plus qu'une torche qui passe par tribord à nous, une immense torche que le vent de sa vitesse fouette vers l'arrière, et je garderai le souvenir poignant de deux cadavres carbonisés dont l'un, poing tendu, figé dans un geste de révolte, accuse le sort.

Bien que j'aie l'assentiment du général d'ouvrir le feu, je m'octroie — le Ciel me pardonne ! — quelques secondes encore avant de déchaîner notre artillerie. C'est que je n'oublie pas ce dernier ordre qui me laisse maître de la décision, je n'oublie pas ce dernier télégramme : « Ne tirer en aucun cas », je n'oublie pas, surtout, cent autres recommandations : notre retour dans ces terres hostiles dépendra de notre sang-froid ; tout sera exploité contre nous dont nous ne pourrions pas exciper de notre bonne foi. Et, d'ailleurs, le problème n'est pas simple. Nous sommes devant une ville française. S'il y a ici les deux armées chinoises (nos alliées), la 53^e et la 73^e, en tout vingt-huit mille hommes, il y a aussi plusieurs milliers de nos compatriotes chassés des villages et des plantations, réfugiés dans un quartier voisin du port.

Nos canons peuvent tirer à cent mètres, certes, Mais leur portée est de vingt kilomètres. Le moindre dépointage

peut causer un désastre sans nom dans cette ville surpeuplée.

« Deux morts, quatre blessés à l'arrière. — Le télépointeur est criblé. — Une soute à mazout est percée », disent les porte-voix.

J'ai pris l'habitude de cette litanie, déjà, comme d'entendre claquer les projectiles, comme de n'être pas encore touché. Nous n'avons pas le temps d'avoir peur, que diable !

Je vois deux gerbes près des L.S.T. Je songe d'un seul coup qu'ils sont chargés d'hommes, d'essence, de munitions. Et derrière, plus loin, mais qui arrivent, les grands bâtiments marchands portent des milliers de soldats. Qu'adviendra-t-il d'eux quand je serai hors de combat ?

— Ouvrez le feu des *Ærlikons* et des *Bofors*.

L'ordre doit passer sur le réseau général, ma pénurie en officiers m'ayant laissé sans chef de D.C.A. Aucune réponse. Que fait Cruchet ? Je le sais aussitôt car j'ai bondi sur la passerelle supérieure : Cruchet achève de mourir, la carotide tranchée par une balle, d'où un sang vermeil jaillit à flots. Deux pointeurs, à ses côtés, sont grièvement atteints. La direction de tir est hors de combat.

« *Bofors* et *Ærlikons*, ouvrez le feu ! » est répété par haut-parleur. Qu'attendent-ils, bon Dieu ? Ils attendent deux secondes peut-être. Mais celles-ci soudain m'ont paru les plus longues, deux interminables secondes.

— Visez les pièces ennemies, choisissez vos objectifs !

Le merveilleux bruit de nos canons légers, la cadence rythmée impressionnante des *Bofors* emplissent soudain le fleuve. Il me reste quelques clichés de cette phase : une rafale qui tire d'un mur de pierre de petits nuages gris ; un armement des digues transversales qui détale ; deux buffles affolés qui se jettent à l'eau ; une sentinelle chinoise qui reste étrangement l'arme au pied, impavide, sous le feu (sans doute l'a-t-on oubliée et est-elle très disciplinée) ; des centaines de têtes coiffées de la petite casquette kaki, qui surgissent des parapets, s'effacent de nouveau ; là, une

patrouille qui s'aplatit dans une rizière avec un grand éclaboussement d'eau.

« Suspendez le feu ! »

Nos armes se taisent. Je veux y voir clair — y entendre clair, devrais-je dire. Ont-ils compris que notre patience est à bout, qu'il vaudrait mieux finir ce vilain jeu, que nos grosses pièces n'ont même pas tiré ? Qu'attendent-ils de notre longanimité ?

Ce soir, je ne m'explique pas encore leurs intentions. Ne savaient-ils pas que nos 138 allaient parler ? Se flat-taient-ils de nous mettre hors de combat auparavant ?

Je viens de lancer sur la droite, nous arrivons dans le cul-de-sac et il faut éviter le bâtiment cap vers l'aval, suivant un vieux principe maritime.

C'est le moment que l'adversaire choisit pour redoubler ses coups.

« Bofors et Cerlikons, reprenez le feu ! »

Sous mes yeux, l'armement du Cerlikon 4, blessé grièvement depuis le début, est à son poste, suit admirablement la discipline du feu. Le canon vient de s'enrayer. Malgré leurs blessures, malgré la mitraille qui les environne, je les vois mettre en plein combat le canon de rechange, reprendre le tir. Braves gens, gens braves !

A 9 h. 54, nous envoyons l'ordre : « Tous cargos non engagés dans la coupure doivent rester à l'extérieur. » C'est en effet plus sage ; il faut d'abord ramener la paix dans ce quartier avant d'y débarquer en touristes.

Les téléphones passent : « Deux tués, quatre blessés à l'avant. — Soute 6, fuite importante. » On vient de descendre sur une civière le corps de Cruchet dont le visage est déjà cireux, les narines pincées.

La manœuvre devient délicate : à nos cent trente mètres de long, le chenal n'offre qu'une centaine de mètres pour tourner. Le jusant vient de s'établir et c'est contre un quart de nœud qu'il faut remonter l'arrière. Théoriquement, tout cela est impossible. En pratique, ce ne sont que des « en avant » et des « en arrière toute », ordres jamais employés en manœuvres normales de port. Les cent mille chevaux de Laspougeas, déchainés, nous font

gagner dans la vase les quelque trente mètres qui font parer l'arrière du quai.

« Un tué, quatre blessés à l'arrière. — Trois projectiles percutés dans la noria de la pièce 3 », annonce le central.

J'ai retrouvé une direction de tir. Un des passagers, le lieutenant de vaisseau Favin-Lévêque, que je connais depuis dix ans comme canonnier de bonne école, a accepté de remplacer l'officier de tir, dans ce poste où presque tout le monde a été gravement blessé. A 10 h. 06, il me rend compte : « Artillerie parée ».

Je commence à être légèrement énervé. Nous allons voir du vilain. J'envoie : « Accueillis par feu nourri, nous avons été obligés de riposter. Stop. Nous nous amarçons. »

Mon intention est de prendre les bouées, d'ouvrir le feu des 138 pour réduire l'opposition de l'ennemi et de lancer les L.S.T. à l'attaque. Ils n'ont plus qu'à faire un quart de tour, à accoster les quais et vomir leurs dix-huit chars. J'ai le souvenir précis d'avoir évoqué à ce moment le visage obstiné de magnifique combattant du colonel Massu. Je le devine plein d'une impatience douloureuse. Si ces chars flambaient avant d'être libres d'écraser enfin de leurs lourdes chenilles le plancher des vaches !

Il n'est que temps de sortir de ce guépier...

10 h. 08. « Artillerie principale. Ouvrez le feu aussitôt paré. »

Et voilà.

J'ai lâché l'ordre fatidique, tout se passera très vite maintenant.

Les longs tubes menaçants viennent au pointage. Et, d'un coup, abolissant tout, notre bordée remplit le port de son tonnerre.

Là où je voyais une seconde plus tôt des centaines de têtes, des lueurs de départ, des flocons de fumée, il ne reste plus qu'une ville déserte, des maisons vides, des plis inoffensifs de terrains, des blockhaus muets. L'armée se terre. A l'accent grave des gros canons ne répond plus

que leurs échos répercutés et, comme de fausses notes, les déflagrations soudaines des brûlots qui continuent de flamber.

Notre troisième coup ricoche sur le quai, entre dans le mur d'un hangar. Je viens à peine de noter machinalement ce détail qu'une formidable détonation me gifle ; le *Triomphant* se penche sous l'onde de pression, roule doucement, tandis que, dans les docks, un énorme champignon de fumée, de flammèches, de débris en fusion, monte au ciel.

Nous avons touché sans le savoir un dépôt de munitions, huit cent tonnes, m'a-t-on dit ce soir.

Il y avait beaucoup de bruit, ce matin, à 10 h. 11, sur notre passerelle !

« Suspendez le feu ! »

Ont-ils compris, cette fois-ci ?

Il ne reste que le silence, prodigieux. Puis un imbécile qui, de l'autre rive, vient taquiner notre flanc. Je le désigne du geste à l'Ærlikon 3. Une rafale. Le silence qui avait filé par cette ridicule petite maille se retisse autour de nous.

Et voilà du nouveau. Un de nos L.C.I. a accosté les quais. Il se dirige vers nous, drapeau chinois et pavillon blanc brandis désespérément. Ce sont les parlementaires qui demandent la fin du « malentendu ». Il a suffi de six minutes de notre tir pour les décider. Il est vrai que nos 138 ont une grosse voix. Et quelle idée d'accumuler huit cents tonnes de mélinite quand on veut accueillir un bâtiment de guerre autrement que par des hymnes nationaux !

J'ai ce soir la liasse des télégrammes échangés sous les yeux. Avec leur groupe horaire d'authentification, ils permettent de retrouver facilement la chronologie de l'engagement. Quand j'ai ouvert le feu, il y avait 68 minutes que l'adversaire avait tiré sa première rafale et 26 minutes exactement que nos hommes tombaient sous ses coups. L'état du *Triomphant*, au moment où j'ai jugé que nous devons riposter, quels que fussent les ordres, était le suivant : 8 tués, 19 blessés graves, 50 blessés légers, 4 voies d'eau, 4 incendies, 1 noria à munitions en feu.

439 trous dans la coque et dans les superstructures.

Et cependant, des quelques milliers d'obus que recèlent nos soutes, nous n'en tirerons que 33 en tout et pour tout, qui suffiront à décider l'adversaire à nous envoyer ses parlementaires.

Tandis que je laisse le soin à Saint-Pothin d'achever notre giration (je l'ai canonisé par assimilation à saint Christophe et il le mérite bien. Voyager avec lui dans ces chenaux devient un plaisir), le L.C.I. nous a accosté et a déversé sur notre pont des Célestes d'aspect militaire, mais d'allure peu satisfaite. Sans doute auraient-ils voulu que je me laisse couler sans mot dire. Si je comprends bien, je fais trop de chinoiseries.

Le général Valluy et sa suite descendent avec eux dans notre appartement. Notre giration est finie. Nous stoppons sur la droite pour attendre le L.S.T. 382, en retard dans sa manœuvre (ses deux radios blessés n'ont pas reçu l'ordre de demi-tour). Il passe en nous rangeant à quatre mètres. Je peux apostropher mon vieil ami du Boucheron, qui tire tranquillement sur sa pipe, comme toujours. Pistre, sur son L.S.T. 347, est déjà loin. Ils ont fait tous deux des manœuvres remarquables, en plein feu, pour s'éviter.

La parole est d'ailleurs à la manœuvre en cette fin de matinée.

Le général Valluy, en pourparlers dans ma chambre, me téléphone de mouiller en aval de la ville, afin d'amener l'apaisement nécessaire.

Je me sens frustré de l'extrême longanimité que nous avons montrée. Maître du champ de bataille, je voudrais bien rester. Mais je dois reconnaître que sa solution est la plus sage. N'obtiendra-t-il pas que notre débarquement ait lieu aussitôt !

Nous voilà donc serre-file du convoi que nous précédions. La machine tourne rond. Allain-Dupré vient de nouveau me rendre compte que les avaries principales sont franchies. Mon bon vieux *Triomphant* ne veut pas finir ses jours dans les rizières tonkinoises.

Et voilà surgir les obstacles imprévus ! La rivière fait

ici quatre-vingts mètres de large, le jusant bien établi nous pousse vers l'aval, mais, dès la sortie de la ville, nous nous trouvons en face de trois gros navires marchands : *Céphée*, *Saint-Loubert-Bié*, *Bételgeuse*. C'est ici qu'ils ont reçu l'ordre de faire demi-tour au moment où le combat faisait rage. Ils ont tenté l'impossible pour ne pas aventurer leurs milliers de passagers plus en amont, sous le feu direct des batteries. Mais, gênés par le courant et par l'étroitesse du chenal, ils se sont tous les trois échoués en travers, l'avant et l'arrière touchant les fonds de quatre mètres.

Comme le *Triomphant* en cale près de six, le problème est sans autre solution que de mouiller en amont, mais avec deux mètres de plus de tirant d'eau et trente mètres de plus de longueur, l'échouage est inéluctable. C'est ce que m'assure le pilote en quelques mots.

Je suis très ennuyé d'être obligé de m'échouer. Chien de garde de ce troupeau, il nous faut la liberté de nos mouvements. Mais que faire ?

Entre l'étambot des navires au plein et le rivage, la rivière est encore large, mais sans profondeur. Il s'en faut de six pieds !

— Que pensez-vous de la vase ? Est-elle vraiment molle ?

— Oh ! certainement, commandant.

— Echoué pour échoué, je préfère m'échouer sur le rivage.

Pothin rit ; mais une lueur s'allume dans les yeux de Saint-Pothin.

— Peut-être, avec beaucoup d'erre, pourrions-nous tenter de passer les écluses !

Il appelle écluses nos trois grands cargos, juste en travers, avec quatre à cinq cents mètres entre chacun d'eux. Belles écluses en vérité !

— Les deux machines en avant toute, cap sur l'arrière de *Céphée*.

Nous bondissons littéralement. J'évalue cinq, huit, douze nœuds.

— A droite toute, stoppez tribord, bâbord en arrière toute.

Mon premier ordre, c'est pour éviter le couronnement du cargo, le second pour ne pas abîmer l'hélice la plus menacée, le troisième, afin d'amorcer la giration qui doit nous faire pivoter autour de l'arrière.

— Stoppez partout, à gauche toute.

La coque glisse, freinée, fait sa souille, l'erre diminue à vue d'œil. Y en aura-t-il assez ? Secondes émouvantes. Bravo ! Nous flottons, libres, dans le premier sas. Vive Saint-Pothin ! Les deux autres sont franchis de même. Ça devient si passionnant qu'on en redemanderait.

A 12 h. 25, nous mouillons en eau libre dans le Cua Cam.

La nuit est tombée comme j'achevais ces lignes, une nuit moins chaude, plus agréable que celles de Saïgon, avec un grand ciel pur plein de clarté qui décèle dans l'ombre plate du delta un immense lacis de canaux. Mais là où d'ordinaire ne doivent glisser que les sampans silencieux et les jonques de contrebande, sont à l'ancre ce soir les navires d'une flottille entière. Dans les reflets fixes de leurs mille feux courent les fanaux verts et rouges des vedettes, glisse la masse sombre d'un L.S.T. Une grande animation règne encore qui nous enveloppe de va-et-vient incessants. Nous sommes mouillés dans la bouche du Cua Cam, si étroite que notre coque repose par bâbord contre un talus de vase. En amont, les trois gros cargos préparent leur déséchouage pour la marée haute, vers deux heures du matin, tandis qu'autour d'eux s'affairent les dragueurs qui doivent les aider.

Au *Triomphant* s'est agglutiné l'essaim des L.C.I. et des L.C.A. qui nous accompagnent dans ces missions sur le fleuve. Le courant assez fort fait vibrer notre chaîne et bruisse entre les coques amarrées. Tout commence à dormir à bord, on n'entend plus que quelques exclamations, parfois le pas d'un factionnaire, parfois dans la rizière le cri étrange d'un animal.

Je suis éreinté mais sans pouvoir dormir encore ; je revis trop intensément cette journée. L'équipage a été

magnifique. Encore couverts des traces de poudre et de fumée, harassés de fatigue après la dernière nuit blanche et l'engagement de ce matin, ils n'ont eu de cesse que le bâtiment soit remis en état. A peine avions-nous mouillé que les soudeurs électriques ont pansé nos blessures, les électriciens ont dépesté les avaries des circuits vitaux, les radios remis les antennes arrachées, le charpentier bouché les petits trous de chevilles. Et demain, à l'aube, nous pourrons envoyer le télégramme que je viens de préparer :

« Bâtiment paré pour toute mission. »

Le général Leclerc et l'amiral Auboyneau sont venus saluer nos morts, puis l'amiral a poussé jusqu'à Haïphong où se discutent cette nuit les modalités de notre débarquement, accepté pratiquement cette fois-ci.

J'ai de la peine ce soir. Je ne reverrai plus mon excellent canonier, le charmant Cruchet, à l'inaltérable courtoisie ; je ne reverrai plus cette flamme d'enthousiasme qui luisait dans les yeux pâles de Guyomar, aux joues amaigries, brûlant de foi et du désir de se battre, de mieux se battre encore. Et pas davantage je ne reverrai, à la sortie des machines, le visage souriant de Le Goff, dégoulinant de sueur dans la chaleur torride, ni ceux de Baraer, de Balcou, d'autres...

Ils dorment tous leur dernière nuit à bord, enveloppés de linceuls blancs, alignés sur la plage arrière où leurs amis, leurs compagnons d'armes les veilleront jusqu'à l'aube, sous l'immense ciel vibrant d'étoiles.

Une grande sérénité baigne alentour toutes choses et l'on croirait rêver si les notes aiguës des messages radios ne déchiraient par moment l'étoffe unie du silence.

Le planton vient de m'apporter le deux cent quatre-vingt-treizième télégramme de la journée.

Achévé d'imprimer sur les
presses de l'imprimerie
S. E. G. pour le compte des
EDITIONS FRANCE-EMPIRE



“ Officier prestigieux, réunissant les plus belles qualités de conducteur d'hommes, aussi bon marin que brillant aviateur ”.

— Le 5 novembre 1940, rallie les Forces Françaises Libres dans des conditions d'audace extraordinaires ;

— Commandant p. i. le cuirassé “ COURBET ”, à PORTSMOUTH, pendant les grandes offensives aériennes sur ce port ;

— Pilote de chasse de jour et de nuit, classé exceptionnel par la Royal Air Force, accomplit, en 1941-42, 72 missions offensives, remportant 4 victoires officielles ;

— Commandant l'avis “ SAVORGNAN DE BRAZZA ”, en 1943-44, participe à 27 convois dans l'Atlantique Nord et l'Océan Indien, détruit 2 quadrimoteurs allemands et attaque avec succès un sous-marin allemand et un sous-marin japonais ;

— Commandant le croiseur léger “ LE TRIOMPHANT ”, premier bâtiment arrivé en Indochine le 3 octobre 1945, soutient SAIGON et NHA-TRANG assiégés. Le 6 mars 1946, au combat d'HAIPHONG, s'abstient de riposter pendant 23 minutes conformément aux ordres reçus et malgré les pertes subies. Réduit ensuite au silence les batteries de terre en même temps que, par une manœuvre hardie et difficile, il assure la protection des bâtiments escortés ;

— Commandant le porte-avions “ ARROMANCHES ”, en 1948, participe à une série de missions importantes en Indochine ;

— 12 fois cité.