

L'expédition d'Égypte (1956)

Pour moi l'expédition d'Égypte commence en CORSE. Il y a des précédents ! Ce jour-là, c'était en juillet je crois, je revenais de BASTIA sur AJACCIO par le chemin des écoliers : SAINT-FLORENT, CALVI et les CALANQUES, juste après un virage, je fus arrêté par un garde forestier en tenue et à cheval :

— Les gendarmes vous cherchent, me dit-il, tragique.

— Ah ? Et où sont-ils les gendarmes ?

— Les gendarmes, ils sont au village. Mais vous n'êtes pas forcé d'y aller.

Et d'un geste large, me montrant le maquis, il crut bon de me suggérer d'autres solutions que j'avais tort de rejeter à la légère.

— Chacun fait ce qu'il veut, dit-il.

Et il me regarda partir de l'air du COLLEONE.

J'ai déçu ce brave homme et je suis allé au village où les gendarmes me cherchaient fébrilement en faisant une belote. Là on me fit savoir que SAINT-DIZIER me réclamait d'urgence.

Le soir même j'étais à AJACCIO où j'appris que mon fils avait 40 de fièvre et que ma place était assurée sur le premier avion. Le lendemain soir j'étais à SAINT-DIZIER... Nous ne devons partir que deux mois plus tard.

Remarquez que cet intermède de deux mois n'a pas été sans intérêt. Quelqu'un, c'était évident, avait marché sur la fourmillière. Dans tous les coins on astiquait des avions, on encaissait, on décaissait, clouait, déclouait, déboulonnait, révisait. Celui qui n'a pas connu les fastes de l'expédition d'ÉGYPTÉ n'a rien vu. Imaginez sur la nationale 7, au milieu du flot des vacanciers et sur 400 kilomètres, une file de remorques magasins « DEPLIREX » hors gabarit, de GMC, SAURER, Diesels, semi-remorques, citernes VIBERTI, sans compter évidemment la multitude des jeeps. Pour tout le monde, direction MARSEILLE ! Nos camarades de la 3 déménageaient avec leurs armes et surtout, il faut le dire, leurs bagages. Le 1^{er} CATAC avait vu grand. Tout le matériel de campement, les tentes, les lits pliants, les sacs de couchage, la vache à eau et même... le matériel d'abât. Plus tard nous devons retrouver à CHYPRE une petite ville de toile bien française. Il y avait même des rues et des places qui portaient le même nom que les rues et les places de REIMS : rue de la Huchette, rue des Ecrevés, etc.

SAINT-DIZIER et la 1^{re} Escadre préféraient la S.N.C.F. L'ennui c'est que l'on ne savait pas s'il fallait envoyer là-bas un seul escadron, deux escadrons ou toute l'escadre à trois escadrons. Suivant les jours, cela changeait. Cela se traduisait évidemment par des chargements et des déchargements.

Au cours de ces opérations, les mécaniciens de chaque escadron essayaient de reconstituer leurs

stocks de pièces de rechange en piratant celles de l'escadron voisin. Finalement l'ordre arriva d'envoyer là-bas l'escadron CORSE, avec des représentants du MORVAN et de l'ARGONNE dans les proportions 1, 1/2 et 1/4. Le mélange des matériels techniques était à ce moment-là devenu tel que les officiers mécaniciens étaient brouillés à mort.

Toutes ces opérations se passaient dans une petite gare où l'on chargeait les trains par le bout. Les wagons étaient plats et découverts. En abaissant les ridelles de chaque wagon on obtenait une plate-forme sans interruption s'étendant d'un bout à l'autre du train. Les gars jubilaient. Ils s'attelaient à six sur un banc de démarrage, prenaient de l'élan et le hissaient le long du plan incliné à un bout du train. Arrivés en haut ils le passaient sur le train, accéléraient et sautaient de wagon en wagon jusqu'au bout de la file. C'était du sport. C'était d'ailleurs un sport qui se pratiquait surtout de nuit. En tant que second du MORVAN, j'étais de ces festivités et je me souviens d'une nuit très fraîche où j'avais été acheter du rhum pour réchauffer mes gaillards. Compte tenu du froid, de la soif et du nombre des clients mon ravitaillement avait été insuffisant et je crains de ne pas m'être montré à la hauteur de l'événement.

Le matériel embarqué, nous partîmes. Pendant un moment il avait été question de m'écarter de cette opération. A force d'intrigues, je réussis à prendre la place d'un camarade et un beau jour de... nous décollâmes pour CHYPRE où les gens de la 3 nous attendaient. Le commandant d'Escadre, commandant PERCEVAL et le capitaine VAUJOUR, commandant du « CORSE » avaient pris en main les destinées de notre vaillante troupe. Je partageais avec le capitaine VEDRINE le titre pompeux de chef des opérations et je m'étais choisi des équipiers de choc en la personne de DELBECQUE, CORRE, MICHEL, WEHLMAN et AVINENS. Je n'avais pris que des pilotes classés « Tireur d'élite ». Le « CORSE » et l'ARGONNE alignaient aussi leurs « gros bras ».

Le voyage s'est passé sans incidents, par patrouilles de quatre. L'atterrissage à AKROTIRI était assez impressionnant : On se posait entre deux rangées d'avions. Comme il n'y avait pas assez de parkings, les Anglais et les Français avaient parké des avions des deux côtés de la piste. Il n'y avait d'ailleurs plus de place pour nous et nous nous sommes simplement arrêtés en bout de piste. Heureusement personne ne s'est posé long.

Il était midi... à PARIS. A CHYPRE il était déjà quatorze heures. Cela suffisait pour qu'il n'y ait plus rien à manger et le « Chef » cuisinier de la 3 nous le fit savoir d'un air maussade. Les choses s'annonçaient mal, lorsque nous vîmes arriver une sorte de

géant breton, véritable gladiateur, en l'occurrence mon ami le S.

D'un coup de patte, il manifesta sa joie de me revoir et tandis qu'on me massait l'épaule, il alla « parler » au chef. Pendant que les fourneaux ronflaient, nous goûtions le vin du pays, sorte d'apéritif pétillant et délicieux. Bien que le S. prétende toujours le contraire, je suis persuadé que c'était une embuscade. Quoi qu'il en soit, à la fin du repas nous n'étions plus guère opérationnels.

Comme je l'ai dit, les Français habitaient une ville de toile. Nul n'avait le droit de sortir du camp. Il n'en avait pas toujours été ainsi. Au début nos gens sortaient et les civils, qui détestaient les Anglais, les avaient fort bien reçus. Les barbelés avaient mis bon ordre à ces sympathies coupables et bouclées dans le même camp, il semblait que les deux communautés françaises et anglaises ne se fréquentaient que peu.

Dans la nuit, en grand mystère on nous remit des enveloppes et nous repartîmes pour une autre destination. Nous y fûmes vers les six heures du matin. Les avions de transport et les mécaniciens nous avaient précédés. Il régnait sur le terrain une activité prodigieuse et il y avait des sentinelles partout. Mais oh surprise ! c'étaient des femmes. Jolies et jeunes. Mais mal fagottées au possible. L'intendance qui n'aime pas suivre, n'avait évidemment pas daigné suivre la mode.

Notre troupe s'organisait à vue d'œil. Deux heures après notre arrivée, nous étions prêts à combattre. A part l'épuisement de batteries de citerne, tout marchait à la perfection. Les gens du pays en étaient assez ébahis. Notre prestige devait cependant subir un coup sensible. Tout d'un coup, comme à un signal donné, la moitié de nos mécaniciens se précipita vers un NORD 2.500 qui arrivait au parking. Il s'agissait évidemment d'une affaire sérieuse à en juger par la résolution qui les animait. Nos alliés, qui assistaient à l'opération, s'attendaient, à tout le moins, à voir sortir de cet avion une bombe atomique et ils s'arrêtèrent de travailler pour observer. C'est alors que sur les rampes « tirfor », dans un silence religieux, on vit descendre lentement une énorme barrique de vin...

Maintenant que j'y pense il est assez logique que cette barrique de vin embarquée dans un avion déjà plein se soit trouvée plus près de la sortie que le reste du matériel. Mais notre ami BENOR, l'officier de liaison, accusa le coup très nettement. Il n'était d'ailleurs pas au bout de ses surprises.

Vers huit heures, je décollais la deuxième patrouille. Il n'est peut-être pas mauvais de rappeler que cela représentait l'aboutissement de deux mois d'attente et d'efforts que je n'ai peut-être pas assez soulignés. Nous étions tous fous aussi à l'idée de rencontrer, peut-être, ces fameux « MIG » dont on parlait tant. Pour un pilote de chasse, il demeure comme un doute

fâcheux tant qu'on n'a pas montré sa valeur face à un ennemi aérien sérieux. Alors on se regardait tous en douce en se disant in petto : « Quand je pense que c'est ce pied plat qui risque de descendre un MIG, alors que moi je risque de n'en pas voir la guerre d'un seul !... » Et LADOUCE résumait l'opinion générale en disant : « On a une chance de jouer les Guynemer. Mais il n'y en aura pas pour tout le monde. »

Tout ceci pour vous expliquer que les quatre gailards qui décollèrent (sans avoir déjeuné) sur les coups de huit heures n'étaient pas animés des intentions les plus pacifiques. Mission : couverture aérienne à 20.000 pieds. Les gars de la 11^e sur MYSTERE IV assuraient la même couverture à 30.000. Tous tant que nous étions, nous croyions voir des MIG partout. On faisait les cent pas à l'intérieur des frontières (c'est vraiment petit ce pays-là) en ouvrant des yeux démesurés. A un moment donné, perché à 6.000 mètres d'altitude, je crois voir une ombre se faufiler au sol. C'en est un. Non ! Oui ! J'y vais ! Je donnais des ordres à ma patrouille. Comme dans le livre ! Et je plongeais de 6.000 mètres de haut sur mon client. Au moment où j'arrivais à 400 mètres derrière lui, je commençais à avoir des doutes sur son identité. Il n'y en eut plus aucun lorsque nous le vîmes sortir les freins de piqué. C'était un pauvre « Ouragan » qui arrivait sur son terrain et qui se préparait à atterrir. Nous fûmes plusieurs à être surpris. Moi d'abord ! Parce qu'il se mit à ralentir de telle manière que je dus le sauter pour l'éviter. Lui, qui a dû avoir une trouille mortelle en se faisant passer par quatre avions en coup de vent. Et les batteries de D.C.A. du terrain qui, dans cette pagaille, n'eurent pas le temps d'ouvrir le feu. Sur notre élan nous remontâmes à 6.000 mètres. « Le prochain MIG, pensais-je, ne perdra rien pour attendre ».

Quelques jours plus tard, d'ailleurs, à titre de réciprocité une de nos patrouilles se faisait tirer par un MYSTERE IV. Pas de bobo heureusement.

En tant qu'opsman, je couchais dans la salle des opérations sur un lit de toile. Je ne devais pas abandonner mes cartes et mes dossiers. Nous avions, à l'époque, deux charmantes dactylos, une rousse et une brune, qui logeaient dans la salle à côté. Les pauvrettes ne dormaient guère. Pendant que je ronflais sans vergogne, l'ami BENOR leur faisait remplir jusqu'à minuit des comptes rendus d'opérations. Il y avait cependant des moments de calme. La première nuit, vers trois heures, tout était paisible lorsque la sirène se mit à hurler. Alerte ! Compte tenu de ce que je savais de l'ennemi, il était difficile de le croire capable d'un bombardement au radar. La nuit était d'encre et le terrain bien camouflé. Il s'agissait donc d'un exercice. J'allais me retourner et me rendormir, quand me vint à l'idée, qu'il était de mon devoir de mettre à l'abri ces deux sympathiques créatures. Un soldat français ne badine pas avec ce genre d'obligation et je sautais du lit pour me porter à leur

secours. Je devais m'apercevoir que d'autres y avaient pensé avant moi. Il y avait plus de monde dans la chambre de ces demoiselles que dans l'abri. Dûment réveillées, habillées et casquées par les soins de leurs admirateurs elles furent convoyées vers l'abri par une véritable escouade. Je trouvais réconfortant que mes gars non seulement observent les consignes d'alerte mais les fassent respecter par autrui. Et, plein de confiance, je retournais me coucher.

Le reste de notre troupe dormait dans un camp de toile à 10 km de là. Il n'y avait pas vingt-quatre heures que nous étions arrivés que nous nous étions déjà signalés à l'attention publique. Au matin de la première nuit le Chef de la défense du terrain vint s'excuser auprès de nous des coups de feu que ses sentinelles nous avaient, dans la nuit, généreusement distribués. Il nous demandait également de bien vouloir observer les consignes de circulation et de sécurité. C'était assez difficile. Les mots de passe étaient incommodes à retenir et à prononcer et il était hors de question de les divulguer à un aussi grand nombre de gens. D'autre part nous allions être obligés à cause des avions touchés de travailler toute la nuit. Nous réfléchîmes au problème mais avant que nous n'ayons trouvé une solution elle s'imposa d'elle-même et on put assister plusieurs fois par nuit à la scène suivante.

À l'entrée de la base, enterrées derrière des armes automatiques veillaient des sentinelles. Casques, tenues de combat, l'air mauvais. Tout à coup on apercevait dans le lointain un véhicule tous feux allumés qui descendait la route en lacets.

C'était un beau spectacle de voir alors nos guerriers abandonner leurs armes et se précipiter sur les tonneaux et les chevaux de frise qui encombraient la route. À peine avaient-ils eu le temps de ménager un espace assez large qu'on voyait débouler un camion sur lequel vingt bonhommes gueulaient à pleine voix : « TSARFAT » ce qui veut dire « français ». (Je ne garantis pas l'orthographe). Le camion passait en trombe et il ne restait plus qu'à remettre en place les chevaux de frises.

C'est au cours de cette opération que j'ai pu me faire une philosophie sur le problème des renforts. Le Premier Commandement Aérien Tactique avait fait les choses en grand. Voulant nous renforcer à tout prix, il nous avait injecté des détachements qui venaient d'un peu partout. Il y en avait tant et tant que nous ne pouvions pas les encadrer. Il fallait cependant les nourrir et ils étaient incapables de le faire eux-mêmes.

Les hommes envoyés en renfort se reconnaissaient tout de suite. Ils portaient sous le bras gauche une couverture et sous le bras droit une mitrailleuse et ils étaient préoccupés par deux soucis : ne pas perdre la couverture et surtout ne pas perdre la mitrailleuse. En dehors de cela, ils n'étaient pas bons à grand chose. Nos mécaniciens prétendaient qu'on ne voyait

les gars de Bordeaux (c'était le renfort fourni par la 3^e Région Aérienne) que lorsqu'il y avait distribution de tabac et de courrier.

Mais ce problème d'amalgame devait être résolu. Un des étonnements de ma vie sera que le commandant PERCEVAL et le capitaine VAUJOUR aient pu mettre de l'ordre dans cette troupe en aussi peu de temps. Sans jamais oublier de surveiller le tableau d'ordres pour crevarder une mission, bien évidemment.

Vers le troisième jour nous eûmes l'autorisation de passer la frontière et les vraies missions commencent. Nous étions complètement dans l'incertitude en ce qui concerne la position du front, mais ce n'était pas trop important parce que nous devions opérer le plus loin possible en arrière. Je me suis aperçu d'ailleurs que dans le SINAI, les opérations sont simples. Il y a trois routes qui le traversent et en dehors de ces trois routes les opérations sont pratiquement impossibles. Il nous fut très facile de découvrir la ligne de contact. Sur la route que je suivais il y avait deux chars, face à face, qui se tiraient dessus. Au-delà du char égyptien la route était entièrement couverte de véhicules sur cinquante ou soixante kilomètres. Il y avait des chars et des camions remplis de troupes. Nous passions dessus à très basse altitude et à vitesse assez grande. Notre entrée en scène, je dois le dire, eut un certain succès. Tous les véhicules bloquèrent leurs freins et les soldats qui étaient à bord se mirent à courir dans le désert. Je donnais ordre de ne pas tirer car je voulais avant tout « casser des chars ». Nous en avons trouvés quelques-uns bien rassemblés et nous leur avons largué nos roquettes une par une parce que nous n'en avions pas beaucoup par avions. Je dois avouer que j'ai loupé mon premier char d'une façon outrageante. J'avais beaucoup trop de vitesse et ma roquette est partie trop longue. J'étais dans l'axe de la route et j'ai été assez stupéfait de voir éclater un camion cinquante mètres plus loin que le char que j'avais choisi. Pour un soi-disant spécialiste du tir ce n'était pas bien fameux.

Il nous est quand même venu l'idée que ce n'était pas très bien de s'amuser en égoïste, sans penser aux autres. Nous avons demandé du renfort par radio et nous sommes allés sur l'arrière de la colonne. Toutes nos roquettes étaient épuisées. Il ne nous restait que les canons, mais nous avons pu créer sur cinquante ou cent mètres un embouteillage de carcasses brûlantes pour empêcher l'adversaire de refluer vers le canal, à quelques vingt kilomètres de là. Comme on le voit, le problème pour nous n'était pas tellement de les empêcher de rentrer mais plutôt de les empêcher de sortir.

Par la suite nous rentrâmes par un terrain truffé de Flak dont j'ai oublié le nom et qui nous salua avec enthousiasme. La Flak d'ailleurs était en général assez intense et au soir du premier jour d'engagement nous

comptions treize avions touchés sur dix-huit. Des égratignures.

C'est sans doute vers cette époque que nous avons vu arriver l'ARMAGNAC avec l'échelon précurseur. Il n'est sans doute pas inutile de rappeler les aventures de l'ARMAGNAC, le seul de ce type à servir dans l'Armée française. Chargé de transporter l'échelon précurseur, il s'était présenté à SAINT-DIZIER quelques jours avant notre départ. Tout s'était bien passé jusqu'à la mise en route et tout aurait certainement continué à la satisfaction générale si, avant de lancer les moteurs, le mécanicien ne s'était aperçu que l'une des roues de train principal avait disparu. Précisons, pour fixer les idées, qu'il s'agit d'une roue d'environ 1,50 m de diamètre pesant bien ses cent cinquante kilos. Le Chef de bord consulté affirma qu'à son avis cette roue avait pu se décrocher à l'atterrissage à SAINT-DIZIER où il y avait eu un « petit choc », ou peut-être au décollage du BOURGET où il leur avait semblé ressentir un « choc léger ». Quant à la destination choisie par ce bolide en mal de liberté il ne pouvait donner aucune indication. Peut-être l'engin obéissant à ses tropismes secrets, était-il toujours en train de rouler.

Des recherches sur le terrain, activement menées par le C.I., ne donnèrent aucun résultat. Le Bourget ne réussit pas plus que nous à retrouver la trace de l'engin fantôme. L'affaire est maintenant classée et on n'aime guère les questions sans réponse. Mais je connais au moins un général distingué de l'Armée de l'Air qui continue d'être tracassé par le destin de cette roue mystérieuse. S'est-elle enfuie dans l'espace pour aller initier aux secrets du cercle des civilisations moins évoluées que la nôtre ? S'est-elle simplement satellisée pour accomplir plus pleinement sa destinée de roue à part entière ? Trône-t-elle dans quelque poulailler ? Sert-elle de margelle à un puits ? Ou bien, comme un enfant fugueur, mais repent, est-elle allé retrouver discrètement sa place dans les rayons d'un magasin technique ? Toutes questions angoissantes dont, malheureusement, la clef ne nous est pas donnée.

Quoiqu'il en soit on fit venir par camion une autre roue. On déchargea l'avion, on le hissa sur vérin, on changea la roue, on le rechargea et... roule petit ! On ne devait plus le revoir avant deux semaines.

D'après ce qui m'a été expliqué, cet avion s'en fut chercher des ordres à ALGER, des contrordres au MAROC et des confirmations un peu partout. Désespérant de trouver des indices solides, le chef de bord s'en fût alors, autour de la Méditerranée, quêtant de terrain en terrain, les présomptions et les hypothèses. Je ne connais pas bien l'histoire, je ne la raconterai pas. Mais si l'intéressé lit ces lignes qu'il sache que je l'invite de tout cœur à compléter mon papier.

Après quelques jours d'effort sur les axes du SINAI il ne restait plus rien à nous mettre sous la dent. C'est alors que l'on découvrit qu'une partie de l'aviation adverse ayant échappé à nos coups s'était réfugiée sur le terrain de LOUQSOR. Les CAMBERRA britanniques avaient vainement essayé d'en toucher un en faisant... du « carpet bombing » à 40 000 pieds ! On décida alors de faire appel à nous. La navigation fut scrupuleusement préparée par notre ami JUILLOT. Le seul problème en fait était celui du pétrole. Nos calculs, effectués à « cinq livres près », avaient dans leur rigidité un petit air rassurant. Ils cachaient mal le fait que nous avions les pattes un peu courtes et que nous ne disposerions sur l'objectif que du temps nécessaire à quatre passes de tir... aux armes automatiques, tout autre chargement nous étant interdit.

Décollage au JATO de nuit, largage des paniers et rassemblement de la patrouille de nuit... sans feux (du moins en théorie). Autant de petits problèmes. Et puis la montée dans la gloire du soleil levant, au-dessus d'une terre baignée de pénombre, bien bercé par le cliquetis rassurant de la balise du CAIRE qui, malgré les hostilités, n'avait pas un seul instant cessé de fonctionner.

Il ne fut guère difficile de trouver le terrain. Les patrouilles du commandant PERCEVAL et du Capitaine LADOUCE y avaient allumé des incendies qui se voyaient à 40 milles de là.

Dix-neuf avions détruits à LOUQSOR, c'était la fin définitive de l'aviation égyptienne. Le black-out fut supprimé. Dans l'esprit de notre officier de liaison, cela effaçait aussi le souvenir fâcheux du débarquement de la pièce de vin. La population nous ouvrit ses bras et nous commençâmes à jouir du repos du guerrier. Quelques heureux coquins en profitèrent. Il devint de plus en plus difficile de satisfaire à toutes les invitations. Je me souviens d'un petit bal aux chandelles à l'aéroport. Nos sentinelles avaient quitté leurs horribles uniformes et venaient prendre en jupe leur tour de service dans la salle de danse. Service commandé ! Drôle de piquet d'incendie je vous assure.

Comme toujours, certains sont plus dégourdis que d'autres. Cette période creuse favorisait les entreprises individuelles. Ce sont celles dans lesquelles le génie français se meut avec le plus d'aisance. Quelquefois même la débrouillardise dépasse un peu les limites de l'honnêteté comme en témoigne l'histoire suivante.

Le jeune soldat X... qui s'ennuyait sur un terrain de CHYPRE décida un jour de s'offrir une petite virée et c'est pourquoi nous le vîmes un beau matin débarquer d'un NORD 2 500. Au pied du NORD 2 500, il était encore le deuxième classe X... Cent mètres plus loin, il s'était promu sergent. A la sortie de la base, il se voyait adjudant et, après un voyage en stop, débarquait en ville le lieutenant X... héros de l'Armée de

l'Air française. Cordial avec les hommes, courtois avec les dames, ne parlant de ses exploits qu'avec une modestie de bon aloi, gardant une discrétion absolue sur tout ce qui était opérations militaires, notre brave garçon fut bientôt la coqueluche de la ville. Très sollicité, menant grand train, il avait pris résidence dans le meilleur hôtel et les gens avec qui il avait fait connaissance, ne manquaient pas de lui trouver beaucoup d'allure.

Les meilleures choses ont hélas une fin. Il était pour nous question de retour en FRANCE. Il le sut et vint aux nouvelles dans une somptueuse voiture américaine conduite par une de ses relations.

Tout se serait bien passé s'il n'avait pas eu le malheur de rencontrer notre officier mécanicien. On ne trompe pas les anciens. Et surtout pas celui-là. Le père PIAT le regarda de ses petits yeux rouges et lui dit : « Je t'ai connu sergent, toi !... » C'était la catastrophe. Le plus pénible de l'affaire fut lorsque le brave Monsieur qui avait ramené notre brebis égarée vint la réclamer. — « Je suis venu avec le Lieutenant X... Il y a une heure que je l'attends. Je ne peux pas partir sans lui ».

Le pauvre homme vit s'effondrer d'un seul coup toutes ses notions sur la hiérarchie en découvrant son protégé assis sur une chaise, un torchon autour du cou, cependant que le coiffeur convoqué en grande hâte le tondait à triple zéro ! Où il est prouvé, une fois de plus, que, quel que soit le pays où l'on se trouve, la roche tarpéienne est près du Capitole !

Enfin nous partîmes. Le Commandement, ayant bien réfléchi aux problèmes, décida encore une fois un échange d'avions entre la 3 et nous. C'est ce genre

d'opérations qui brouillent à mort et définitivement des officiers mécaniciens pourtant liés par vingt ans d'amitié et de souffrances partagées.

Cela impliquait aussi un atterrissage à CHYPRE. Naturellement nous ne connaissons pas les consignes ni « l'identification point ». Le contrôleur pête-sec me fit savoir que les « Hunters » allaient nous tirer dessus.

A tout hasard, je fis armer les canons et prendre la formation de combat. Puis, je demandais qu'on m'envoie les Hunters. A défaut de MIG... on pouvait toujours se mettre ça sous la dent. Et je vis les ailerons de mes équipiers se mettre à frétiller. La voix du contrôleur se fit beaucoup plus amène. La procédure débutée en anglais, continua en français et on m'invita à passer par Paphos.

Qu'il est doux, le retour au bercail du guerrier vainqueur ! Qu'elle est belle la FRANCE sous huit huitièmes de stratus épais. Voilà le temps d'approche ! Il vase des seaux d'eau et il fait un froid de canard. Vive-ment qu'on soit chez soi, bien au chaud ! Tout arrive ! Voilà qui est fait. Bonjour ma femme, bonjour mon fils. Allez ! Mes pantoufles ! Un petit whisky ! Non pas trop de glace à cause de mon foie ! Et une cigarette aussi ! Il n'y a plus de cigarettes. Je vais en chercher. L'auto ne marche pas. Et (voix sévère) pourquoi elle ne marche pas l'auto ? Plus d'essence ! Et pourquoi il n'y a plus d'essence ? Qu'est-ce que c'est encore que cette histoire de canal bouché ?

J.-P. S.

ETES-VOUS ENCORE FANA CHASSE ?



Il dit que nous devons circuler ?!