

12 PAULE BERNARD 1

8

LOTUS

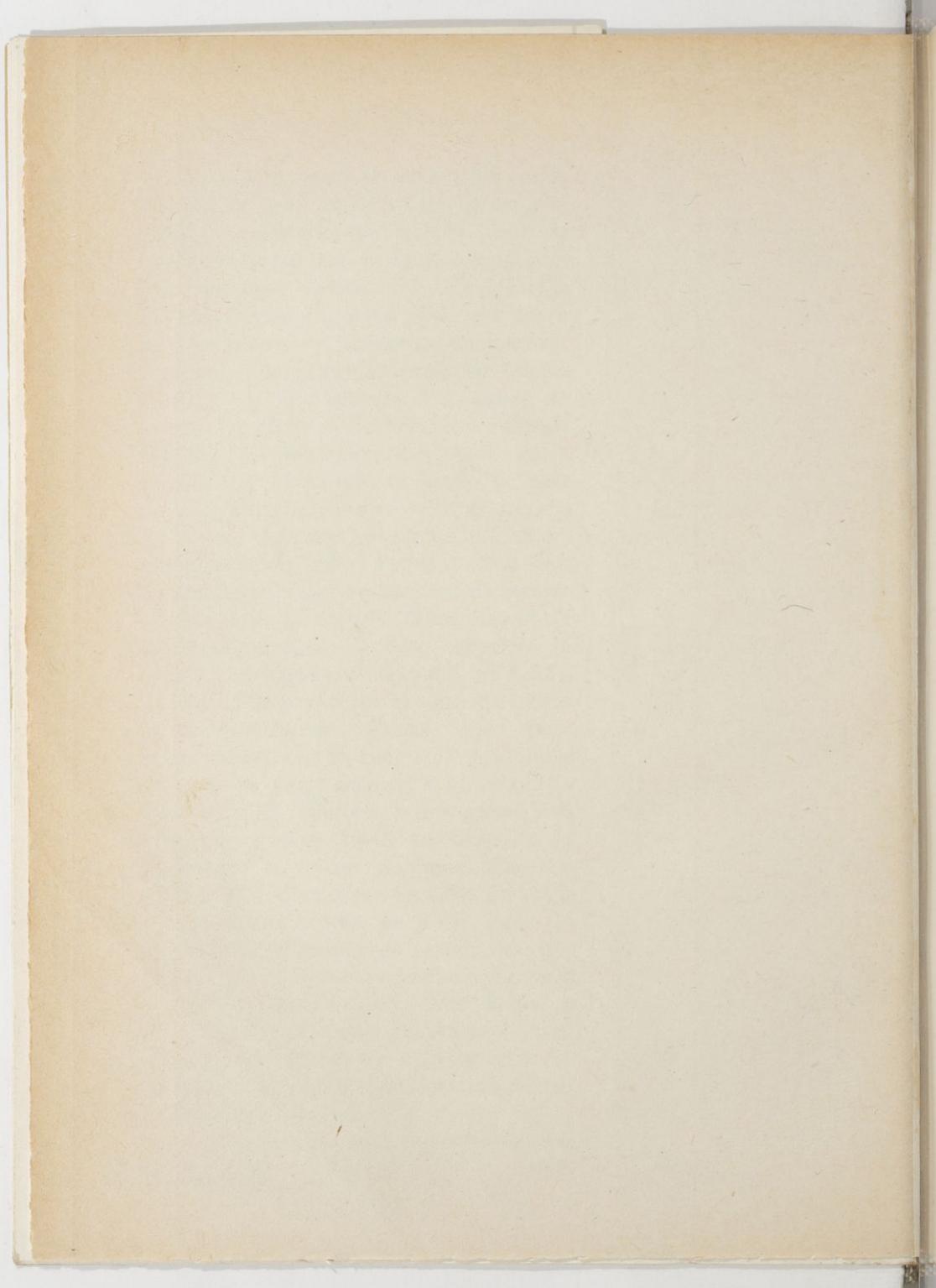
OPIUM

& KIMONOS

ROBERT LAFFONT

PAULE BERNARD

Née à Paris le 20 octobre 1920, Paule Dupont d'Isigny passe les dix premières années de sa vie en Normandie, avant de venir à Paris poursuivre ses études. Après une tentative infructueuse de passage en Angleterre, en juillet 1940, elle entre dans un réseau de Résistance et, pendant trois ans, mènera parallèlement les études d'infirmière et l'activité d'un agent de liaison. Arrêtée en 1943, elle connaît Fresnes, puis Ravensbruck et Mauthausen. Libérée en 1945, elle se marie et part pour le Pérou. Veuve en 1949, elle entre à l'Armée de l'Air en qualité d'I.P.S.A., convoyeuse de l'air. Pendant cinq ans, elle participera aux évacuations de blessés en Indochine (y compris Dien Bien-Phu). D'autres missions lui font connaître le Sahara, Madagascar, Djibouti, l'A.E.F., l'A.O.F. Elle prend ses brevets de pilote et de parachutiste. Quatre mille deux cents heures de vol, cent trente missions de guerre, deux palmes à la croix de guerre T.O.E. ajoutées à une palme à la croix de guerre 39-45 au titre de la Résistance la feront nommer chevalier de la Légion d'honneur en 1958. En 1955, elle quitte l'Armée de l'Air pour le cinéma documentaire et repart vers cet Orient qui l'a toujours fascinée. Rentrée en 1956, elle présente, Salle Pleyel à Paris, son film **Troublante Asie : Lotus, Opium et Kimonos** qui lui vaut le premier prix du film d'exploration 16 mm au Festival de Trente 1958.



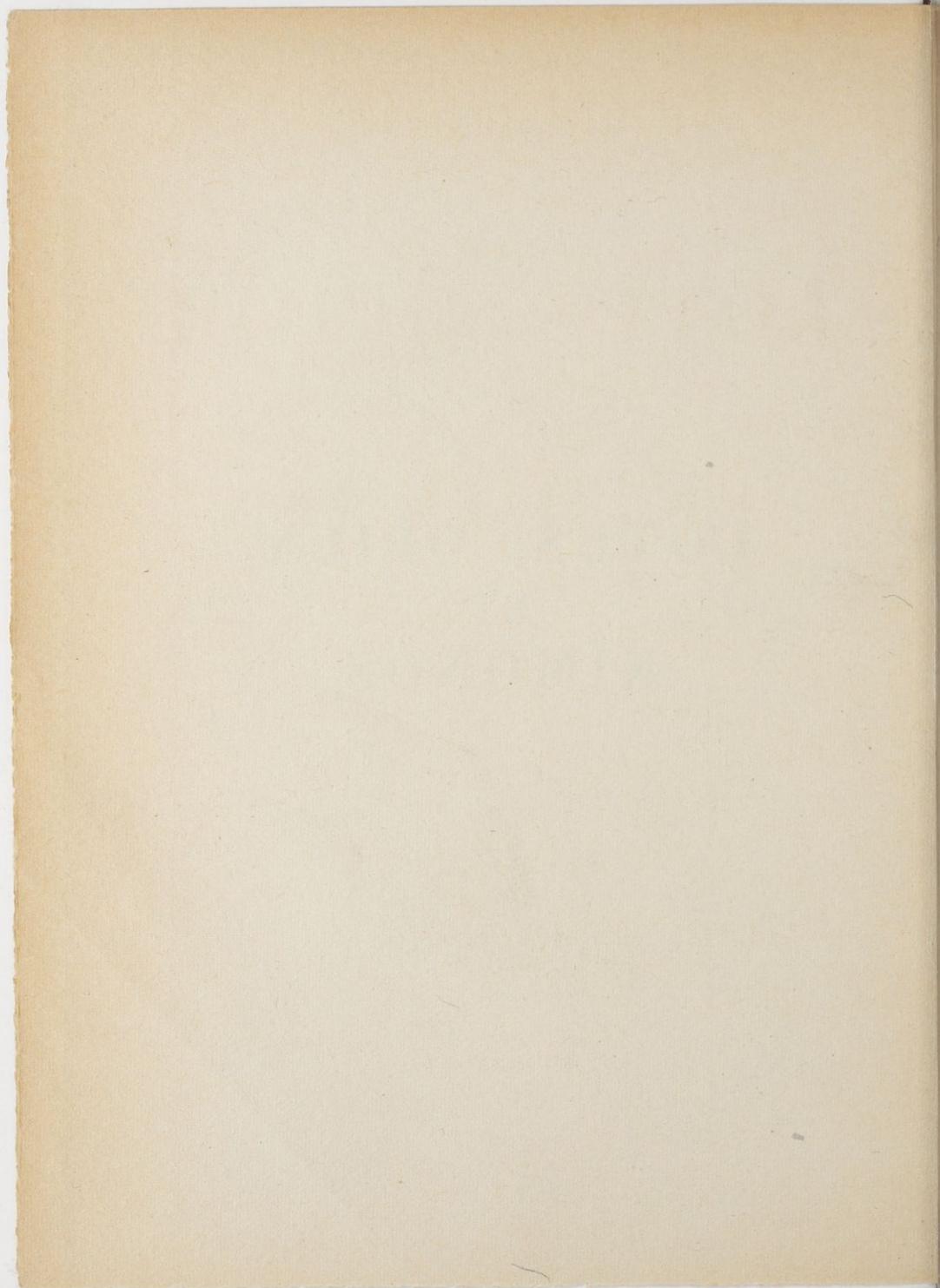
E. Barber

LOTUS, OPIUM
ET
KIMONOS

9476

*16° 02.
1938*

L. 29 12 1959 - 14701



PAULE BERNARD

LOTUS, OPIUM
ET
KIMONOS



ROBERT LAFFONT
30, Rue de l'Université
PARIS VII^e



Vous intéresse-t-il d'être tenu au courant des livres que publie l'éditeur de cet ouvrage? Envoyez simplement votre carte de visite aux Editions Robert Laffont, service « Vient de paraître » 30, rue de l'Université, Paris VIIe, et vous recevrez régulièrement et sans aucun engagement de votre part, son bulletin illustré « Vient de paraître », qui présente, avec les explications nécessaires, toutes les nouveautés, romans, voyages, documents, histoires, essais, etc., que vous trouverez chez votre libraire.

© 1959 by Robert LAFFONT

CHAPITRE PREMIER (1)

ET toi, ma biche, que veux-tu faire plus tard ?
Je devais avoir onze ans quand maman me posa cette question.

— Tu promets de ne le dire à personne ?

Question superflue. Mamy gardait toujours mes secrets. Mais celui-ci était d'importance :

— Je veux être espionne ou exploratrice.

C'est en tentant de réaliser mon premier idéal que je me retrouvai à vingt ans, menottes aux mains, gardée par six S.S. — très grand honneur pour le modeste agent de liaison radio que j'étais.

Les années de Ravensbruck et de Mauthausen m'ont laissé à penser que si ma vocation profonde était *l'espionnage*, les risques que comportait cet état ne convenaient pas à ma nature ; je me sentais taillée pour vivre

(1) Voir cartes à la fin du volume.

n'importe où, sauf en prison ou en camp de concentration.

Restait donc *l'exploration*. Il faut avoir essayé de devenir explorateur pour savoir que rien n'est plus difficile, surtout lorsqu'on est une femme. Le problème, ce n'est pas d'explorer mais bien d'être exploratrice.

Jacques Chegarray a fait le tour du monde en bateau-stop. Un homme peut se métamorphoser en docker, cuisinier, maître à danser, coiffeur ou boulanger, mais une femme !...

Puisque l'exploration se révélait impossible, il me fallait au moins *partir* — partir au bout du monde.

Possédant un diplôme d'Etat d'infirmière hospitalière, je tentai de m'en faire un instrument d'évasion.

J'écrivis à toutes les compagnies de navigation. Celles qui me répondirent — deux sur huit — précisèrent que le poste d'infirmière de bord n'existait pas, ce qui, je l'appris par la suite, était rigoureusement inexact. Le poste existait bien, mais il était fort recherché et il fallait montrer patte blanche. Mes offres de service près des cliniques de Tananarive et de Bamako furent également repoussées. Or, je n'éprouvais aucun attrait pour la routine parisienne, car j'ignorais encore qu'un travail de huit heures à midi et de deux à six est infiniment moins pénible à Paris que sous les tropiques.

J'étais alors infirmière d'usine dans l'une des plus grandes imprimeries de la capitale : Desfossés-Néogravure. Le benzol et le plomb qui y sont d'utilisation courante représentent un danger permanent d'intoxication pour le personnel. L'état de santé des typographes est surveillé de très près : pesée, numération des globules sanguins afin de détecter la moindre trace d'anémie. Cette période fut pour moi un contact intéressant avec la vie ouvrière.

J'ai toujours trouvé assez bouleversante la palpitation gigantesque d'une salle de rotatives tournant la nuit.

Je possédais une moto ; mes déplacements ainsi facilités me permettaient de compléter un trop faible salaire par des soins donnés en ville. L'épidémie de grippe qui sévit au cours de l'hiver 1949 fut ma providence ; les piqûres de pénicilline rétablirent mes finances. Je me souviens d'avoir monté certains jours jusqu'à cent treize étages ! Nul besoin de réveil musculaire ! Quelques gardes de nuit accompagnées de libéralités de mon sang en qualité de donneur universel m'autorisèrent plus que jamais à rêver d'évasion.

Une Américaine excentrique me réveillait souvent à trois heures du matin pour « venir lui donner le massage » parce qu'elle ne pouvait pas dormir. Et moi qui dormais si bien !

J'enfourchais la moto en maugréant mais mes honoraires étaient proportionnés à ma méchante humeur. Curieuse cliente, en vérité : à la fin de la séance, je devais lui tirer les cheveux, les oreilles et la soulever par le menton en lui imprimant de brusques secousses latérales. Cela craquait horriblement et j'étais terrifiée, craignant de lui luxer une vertèbre cervicale. Or plus tard, je vis en Orient que tous les coiffeurs chinois, sans exception, connaissaient ces méthodes et triturait ainsi leur client après la coupe de cheveux. Jugez de l'étonnement d'un Européen non averti lorsque son coiffeur le prend tout à coup par les oreilles et fait pivoter si brusquement sa tête que le craquement l'électrise jusqu'aux orteils. Le fait est que c'est délicieux quand cela s'arrête. Mais nous aurons l'occasion de reparler du massage chinois.

Partir. Il me fallait partir. Je ne pouvais pas continuer à piquer des veines et des fesses à longueur d'année. Comment faire ? Je n'avais pas un sou.

Au concours proposé pour l'emploi d'hôtesse d'Air France, j'avais été refusée. Je parlais anglais et espagnol, mais je n'étais pas assez jolie.

Enfin, l'occasion se présenta. On recrutait des convoieuses de l'air, des I. P. S. A. En principe, ces initiales signifient : « Infirmières Pilotes Secouristes de l'Air. » En fait, si l'on nous facilitait l'obtention du brevet de pilote, celui-ci n'était pas obligatoire et se révélait inutile dans l'exercice de nos fonctions. Notre rôle était de charger, soigner et surveiller les blessés évacués par avion ; évidemment pas de piloter les appareils. A ma connaissance, une seule femme, pilote d'hélicoptère et médecin-capitaine, la très courageuse Valérie André, a pu utilement cumuler en Indochine les deux activités, posant son appareil, donnant les soins d'urgence sur le terrain, parfois sous le feu des Vietminh, et évacuant un blessé transportable grâce aux soins qu'elle venait de lui prodiguer. Les Vietnamiens qui l'appelaient capitaine Kekouat (Kekouat : ventilateur) la vénéraient particulièrement.

Mes années d'I. P. S. A. m'ont laissé un souvenir inoubliable. J'y ai connu des garçons épatants qui ont bien voulu m'accepter *en équipage*, avec tout ce que cela comporte de solide amitié, de confiance mutuelle, de chaleur fraternelle, née de risques pris ensemble, acceptés et aimés en commun.

On mourait parfois. On riait beaucoup. Pour mon arrivée en Indochine en 1950, les aviateurs du groupe « Anjou » m'avaient préparé une réception dans la plus pure tradition. Tous les officiers avaient échangé leurs galons ; redevenu lieutenant, le colonel me parlait de ses camarades qu'il critiquait sévèrement les uns après les autres, et surtout le colonel. Après un très digne bénévolat, un faux aumônier barbu me choqua en racontant des histoires dont la grivoiserie ne me semblait pas très ecclésiastique. Le colonel-lieutenant renchérisait :

— Dans l'armée de l'air, nos aumôniers sont tous comme ça !

La villa du cercle des officiers appartenant à ce groupe était située à cinq kilomètres de Saïgon et très isolée ; un bouquet d'arbres rendait vraisemblable « l'attaque » qu'on me monta ce soir-là. Les coups de feu claquèrent venant du bouquet d'arbres. Tous s'aplatirent sous les tables ou se camouflèrent derrière le bar et les piliers ; je m'attirai à jamais la réputation de « pétroleuse » car je criais :

— Mais faites quelque chose ! Qu'est-ce que vous attendez pour tirer ?

Neuf ans après, mes camarades en rient encore. Jamais personne n'avait si bien marché.

Une autre I. P. S. A. me rendait cependant des points en matière de naïveté. Anette était la victime permanente des coups montés, simples taquineries au demeurant, et toujours sans aucune espèce de méchanceté. Lors d'un de ses premiers vols, Paris-Madagascar, alors que l'appareil survolait les Comores, le chef de bord, capitaine bon vivant qui promenait un terrible accent de Pierrefitte-Nestalas, lui fit passer ce message : « En raison des pluies, le terrain d'Ivato (Tanananarive) est impraticable. Nous atterrirons à Tamatave. Les familles rejoindront Tanananarive en filanzanes. » Les filanzanes sont des chaises à porteurs encore utilisées dans l'île.

Parmi les passagers, se trouvaient une douzaine d'enfants et sept femmes déjà énervées par la fatigue d'un voyage éprouvant. On était en juillet : 40° à l'escale de Khartoum, jamais d'eau dans les chambres, 41° à Djibouti. Les 95 % d'humidité de Nairobi n'avaient pas permis à ces dames de récupérer et elles avaient les nerfs à fleur de peau. L'I. P. S. A., effondrée, usa de grands ménagements pour les avertir mais ne put empêcher des larmes qui devinrent bientôt contagieuses. Au bout de cinq minutes, tout l'avion pleurait, quand le chef de bord envoya du champagne destiné à arroser, à la fois, le « poulet » et la Ligne que l'on allait franchir.

La réaction fut brutale. Quand Neptune survint, le trident à la main, suivi du mécanicien porteur du seau et du goupillon — la balayette en l'occurrence — ils se trouvèrent dévêtus en un tournemain et passés au mercurochrome de la tête aux pieds, l'une de ces furies ayant déniché dans la pharmacie du bord l'arme de sa vengeance. Toute l'eau contenue dans les thermos ainsi que l'alcool de la trousse de secours furent impuissants à déteindre complètement le capitaine qui arborait encore une extraordinaire couleur rose en débarquant à Ivato.

La ligne de Madagascar se pratiquait alors en Halifax, gros quadrimoteurs lourds de bombardement. Sur le museau de chaque appareil, rangés comme des bâtons d'écoliers, des petites bombes dessinées évoquaient un passé glorieux de missions nocturnes sur l'Allemagne. Par-ci par-là, un poireau entre deux bombes rappelait une mission manquée, demi-tour pour raison mécanique ou météorologique. En tout cas, un échec.

On accédait à la cabine des passagers par une échelle et une trappe pratiquée dans le plancher ; il y avait toujours aux escales quelques petits soldats empressés à tenir les montants de l'échelle pour venir en aide aux jolies passagères court vêtues.

Il faisait très froid à l'arrière du Halifax mais, à l'avant, la soute à bombes entourée de tuyaux de chauffage formait une sorte d'enclos que j'appelais la nursery car c'était le seul endroit confortable où je pouvais grouper les enfants. A tour de rôle, les voyageurs transis venaient en profiter. Le Halifax était entièrement clos, à l'exception de deux petits hublots à la hauteur de la nursery. Le quart d'heure de réchauffement permettait enfin de jeter un coup d'œil sur les régions surveillées : massif du Kénia, Kilimandjaro et autres merveilles.

Deux heures après notre décollage de Nairobi, un

vieux colonel en retraite, doté de superbes moustaches, avait vu arriver avec joie son tour de récréation. Il regardait depuis dix minutes par le hublot quand il me fit signe ; je m'approchai, il me hurla dans l'oreille :

— Nous avons le feu à un moteur.

Il était ravi, c'était l'aventure de sa vie de retraité. Enfin, il se passait quelque chose !...

Je pensai d'abord qu'il avait vu les gaz d'échappement qui, incandescents, peuvent impressionner le passager non averti et me penchai. Nous avions bien le feu à bord. Le mécanicien parvint à l'éteindre. Rapidement, le deuxième moteur du même côté se mit « en croix ». Nous survolions la jungle inhospitalière du Kénya et perdions rapidement de l'altitude. Allions-nous être obligés de balancer toutes les valises pour alléger un peu le Halifax ? Non. Grâce au sang-froid et à l'habileté de notre chef de bord, nous atteignîmes Dar Es Salam, sur la côte de Zanzibar, au bord du canal de Mozambique, où il posa son appareil « trois points », c'est-à-dire la roulette de queue en même temps que les roues avant, ce qui est le fin du fin dans l'art du pilotage. Nous étions saufs mais les ennuis commençaient.

A Dar El Salam, la grande course cycliste était l'événement annuel. Pas une chambre disponible, pas un représentant français et nous n'avions pas d'argent ou du moins, pas assez. En mettant toutes nos ressources en commun, nous pouvions tenir quatre jours. Il fallait beaucoup plus longtemps que cela pour faire venir de Bordeaux les pièces nécessaires à notre dépannage et pour que l'Office des Changes local nous autorise à recevoir quelque argent. Que faire ?

Nos deux mécaniciens eurent une idée géniale. Ils se louèrent dans les fermes voisines, proposant de refaire des moteurs de voiture pour cinquante livres (cinquante mille francs). Ce fut magnifique. Un avion étant venu de Tananarive avec une assistante sociale pour récupérer

mes passagers et nous apporter des fonds, pendant trois semaines mon temps fut partagé entre la pêche sur la côte de Zanzibar d'où je remontais des coquillages merveilleux, et le tourisme alentour, grâce aux voitures prêtées par les fermiers reconnaissants.

Je trouvais que les pannes étaient le premier intérêt de la vie de convoyeuse de l'air et me sentais plus que jamais faite pour voir autre chose que des terrains d'aviation.

Pourtant, toutes les pannes n'étaient pas aussi sympathiques. Le 16 octobre 1952, en Indochine, je devais convoier quinze blessés du poste de Ban Paoï qui tomba la nuit suivante. Les vietminh avaient occupé la nuit précédente, puis abandonné le terrain qui risquait donc d'être miné ; ils étaient à moins de quatre cents mètres, camouflés derrière un rideau de bambous. Un peu plus loin, le village de Ban Paoï brûlait. Le village voisin de Ban Mo semblait épargné. Il fallut parachuter vingt et un rouleaux de barbelés qui devaient tomber à l'intérieur du poste car personne ne pouvait mettre le nez dehors. A raison de trois rouleaux par passage, les viets avaient eu tout le temps de mettre leur canon de mortier de 80 en batterie.

Un petit pincement au cœur à l'approche de la piste : allions-nous nous transformer en chaleur et lumière si nous touchions une mine ? Non... Alors, vite, on coupa les moteurs. Nous étions à cinquante mètres du poste. Des hommes en sortirent, apportant des brancards au pas de course. Nous chargeâmes le plus rapidement possible. Au quatrième brancard, le premier obus tomba à une trentaine de mètres. Plusieurs blessés impotents retrouvèrent subitement l'usage de leurs membres et montèrent sans aide dans le Junker. Tout le monde fut embarqué mais à cet instant, le moteur droit refusa de se mettre en route. Debout sur le plan et sacrant comme un Polonais, le mécanicien essaya la mise en route à la

manivelle. Sans succès. Le deuxième obus tomba à dix mètres, le troisième à cinq et l'avion fut criblé d'éclats, un blessé touché sur son brancard, la porte crevée à moins de dix centimètres de mon nez. Nous commençâmes à rouler, toujours entourés d'explosions ; enfin, le pilote parvint à arracher son appareil avec deux moteurs sur trois pendant que le dernier obus éclatait sous nos roues et que les viets devaient faire la tête du chasseur qui vient de manquer un gibier facile.

En 1953, une autre panne qui aurait pu mal tourner me mit sur l'idée qu'il existait peut-être d'autres moyens de faire du tourisme.

Pris dans le gros temps entre Alger et Colomb-Béchar, ne pouvant apercevoir le sol et en panne de radio, à bout d'essence, nous dûmes nous poser en plein désert, dans la Daïa El Maïder, aux confins du Tafilalet. Parmi mes passagers, un aumônier protestant qui allait porter une Pâque tardive à ses ouailles sahariennes nous donna l'absolution, car se poser en Junker dans la nature n'est pas une petite affaire, et nous pensions logiquement que notre dernière heure était venue. Si l'obligation d'atterrir dans la nature, de se *crasher* pour employer le terme aéronautique — du mot anglais : *crash* — survient, tout avion qui possède un train d'atterrissage escamotable se pose alors sur le ventre, réduisant ainsi considérablement les chances de capotage et d'incendie. S'il est près d'un terrain, il se pose en dehors de la piste, la terre dégageant moins de chaleur et d'étincelles que le ciment lors de la friction des tôles. Si le matériel en souffre un peu, les passagers sont toujours indemnes. Le vieux Junker 52 ne pouvant rentrer son train d'atterrissage, le *crash* en terrain varié demande une grande virtuosité de la part du pilote, associée à beaucoup de chance. Or, la Daïa El Maïder est une *sebkra*, ancien lac salé desséché, au sol parfaitement uni, craquelé et dur comme une aire d'aérodrome. C'était

le terrain rêvé. Et nous fûmes tout étonnés de nous retrouver sur nos pieds après un atterrissage très doux, digérant notre absolution et les minutes angoissantes que nous venions de passer.

Je fis circuler à la ronde une demi-bouteille de rhum destiné aux grogs les jours de grand froid en altitude ; elle fut vidée en un clin d'œil. Je n'étais pas la seule à avoir eu peur !

Nous étions en mai, il faisait déjà chaud. Heureusement, mes passagers étaient tous des Sahariens endurcis. A cette saison, les avions du GMMTA partaient dans le Sud, chargés de ravitaillement frais, de tomates, de salades, de fruits, de beurre, et remontaient chargés de familles de méharistes. Dès l'arrivée de la chaleur, femmes et enfants sont évacués sous des ciels plus cléments et ne reviennent qu'en octobre. A la première étape de ce tour saharien, nous transportions donc outre le pasteur, un ingénieur des Travaux Publics d'Aoulef et deux sous-officiers des Affaires Indigènes qui rejoignaient leur unité. La situation qui aurait pu être dramatique avec une dizaine d'enfants à bord, devenait un incident, pour peu que quelqu'un nous retrouve ou que l'on puisse réparer la radio.

A vrai dire, le capitaine R. D., chef de bord, n'avait pas tout à fait confié au hasard le lieu de notre atterrissage forcé. Désespérant depuis une heure retrouver le terrain de Colomb-Béchar — rien ne ressemble plus au désert qu'un autre coin du désert — il avait cherché un endroit un peu moins sec que le reste où il était possible d'espérer la proximité d'un point d'eau. Une tache grisâtre à l'horizon lui avait fait repérer une étendue d'épineux. Et, à mesure que nous nous en approchions, il avait distingué un troupeau de chameaux. Nous étions saufs. Il était temps. Il restait cinq minutes d'absence.

Il ne pleut presque jamais dans la Daïa El Maïder,

mais l'orage qui avait exceptionnellement inondé cette région la semaine précédente avait fait pousser le *drinn*, l'herbe à chameaux, pâturage pauvre mais combien précieux.

A cause du sel affleurant partout et rejeté par cette terre inhumaine, si les bêtes trouvent à manger, les hommes sont incapables d'y étancher leur soif. On forme alors un énorme troupeau qui, en quatre jours, rase le pâturage. Un *goum*, quatre hommes et un caporal indigènes, mettent de l'ordre car les bergers se volent les chameaux nouveaux-nés ou le lait et se battent parfois. Ces hommes ont emporté avec eux leur provision d'eau, la précieuse *guerba* — peau de chèvre goudronnée intérieurement, — contenant trente litres, ration minimum pour quatre jours.

Nous n'avions pas atterri depuis vingt minutes que les premiers goumiers arrivèrent, au superbe trot allongé de leurs méhara. Je me croyais au bout du monde et fus affreusement déçue de voir déboucher, les suivant de peu, un Arabe à bicyclette. Où étions-nous donc ? En fait, cet homme circulait avec une bicyclette amarrée sur son méhari, et, si elle lui servait rarement de moyen de transport, elle avait l'avantage de lui attirer la considération des populations.

Notre mécanicien parlait quelques mots d'arabe, le caporal comprenait quelques mots de français ; il fut convenu que, ce dernier, dès la tombée du jour, dépêcherait l'un de ses hommes pour prévenir le poste le plus proche, Taouz, à quatre-vingt-dix kilomètres de là.

La radio semblait irréparable. Les équipes de sauvetage SATER envoyés à notre recherche devaient déjà quadriller tout notre itinéraire. Mais nous étions au Maroc, à deux cent cinquante kilomètres au sud-ouest de Colomb-Béchar, et il y avait peu de chance pour que l'on nous recherchât aussi loin.

La première chose à faire était de poser sur le sol des panneaux de signalisation. Un code permet de demander de l'eau, des médicaments, des vivres et de dire si le terrain est praticable ou non. Les panneaux sont en nylon fort léger et il faut les lester. Je partis avec le mécanicien et l'ingénieur chercher quelques grosses pierres à une centaine de mètres de là où une petite colline se terminait en éboulis.

Nous nous relevâmes en même temps, après avoir choisi un gros pavé. A la même seconde, deux d'entre nous poussèrent un cri en jetant loin d'eux la pierre... et le scorpion qui y était accroché. Bouche bée comme s'il doutait de nos facultés mentales, monsieur l'ingénieur nous dévisageait et conservait son butin sur lequel s'ébattaient un petit scorpion transparent accompagné d'une énorme tarentule au ventre blanchâtre. Tout en suivant notre regard fixe, il baissa les yeux et pâlit. A son tour, il se débarrassa de l'objet inquiétant. A partir de ce moment, la prudence nous commanda de nous munir d'une longue tige métallique et de chasser l'habitant, vipère, tarentule ou scorpion, avant de jeter notre dévolu sur l'un de ces pavés car dans ce pays de mort, la vie grouille partout.

Notre radio étant parvenu à dépanner son appareil, il fallut monter une antenne. Le matériel de secours comprend un cerf-volant pour la tirer, mais il n'y avait pas le moindre souffle de vent et, malgré des courses épuisantes, nous n'arrivâmes jamais à faire décoller l'engin. Nous pûmes alors assembler avec des bouts de ficelle les manches des deux balais du bord, — (notre mécanicien était une véritable fée du logis et son avion sans doute le seul à posséder deux balais) — la canne de l'ingénieur et deux morceaux de caisse. Notre antenne évoquait un peu un dessin de Dubout ; elle ne put servir car nous étions dans un cirque montagneux magnétique qui arrêta toute émission. Pour justifier

notre travail inutile aux transmissions, on sacrifia une belle chemise rouge de la convoyeuse en dépit des protestations de la propriétaire. Nous faisions très « naufragés ».

Nos journées se passaient à l'ombre du Junker. Nous économisions nos forces et la réserve d'eau, et mettions le beurre en bouteilles, au fur et à mesure que nous les vidions. En suffocant, allongés sous les plans, il nous suffisait, pour nous reconforter, de penser que l'on grelotterait la nuit venue.

Un vieux morhazni — genre de gendarme garde-champêtre souvent sans uniforme — nous offrit le lendemain une jatte de lait de chamelle ainsi que le cuisot d'une gazelle qu'il avait tuée cette nuit-là. Des traits réguliers et accusés donnaient à l'homme une prestance de chef. Il avait combattu Bournazel, le « Diable Rouge », et avait acquis l'admiration de son vainqueur. Depuis il servait la France et le sourire illumina son visage buriné lorsqu'il reçut, au garde-à-vous, l'insigne du groupe « Algérie » que le capitaine épingla à son burnous.

J'appris à monter à chameau et fus aussitôt terrifiée. Mon méhari partit comme une flèche ; mon talon cognant au défaut du cou ne faisait que rythmer un galop dont je n'étais pas maître. La bête avait flairé une chamelle et si deux goumiers n'étaient point parvenus à lui barrer la route, je me serais trouvée dans une situation aussi inconfortable que ridicule. Je n'osai plus monter.

Le soir, les goumiers nous offraient le thé. Ils nous auraient même donné leur eau si précieuse, mais l'équipement de secours était large : douze litres par jour et par personne. Cela nous sembla pourtant un minimum vital. Il faisait cinquante degrés à l'ombre.

La soirée nous trouvait assis autour d'un feu de camp fait d'un pot d'essence enfoui dans le sable, racontant

des histoires, chantant le répertoire scout et apprenant à lire les constellations. Le froid tombait, mordant. Parfois, une tarentule s'approchait imprudemment du feu et y crachait son venin qu'elle projetait à plus d'un mètre vers cet ennemi inconnu.

Au milieu de la troisième nuit, nous fûmes réveillés par une jeep pilotée par un planton qui apportait un télégramme. Alger était rassuré sur notre sort et enverrait de l'essence dès que les conditions atmosphériques le permettraient. Quatre heures plus tard, un méhariste nous délivrait confirmation du même télégramme, dépêché par le chef de poste « pour le cas où la jeep serait tombée en panne ». Les Sahariens sont grands seigneurs jusque dans leurs méthodes de transmissions !

La tempête continuait sur toute l'Algérie, et ce n'est qu'au matin du quatrième jour qu'un avion put se poser près de nous et apporter l'essence nécessaire pour rejoindre Colomb-Béchar. Dans un article intitulé « Le Ju de douze heures ne répond plus », *l'Echo d'Alger* avait annoncé notre mort certaine. Apprenant que nous étions sains et saufs, les Sahariens nous réservèrent une merveilleuse réception. Malgré les plaisanteries faciles du « bouillon d'onze heures au Ju de douze heures », je sentis vraiment alors la chaleur de cette amitié que nous portaient nos camarades du Sud qui, faute de veau gras, tuaient partout le mouton, sans rancune pour le beurre ranci livré en bouteilles, les salades fanées et la viande fraîche que nous avions abandonnée aux chacals.

Les avions militaires ne transportaient pas que des humains, valides ou invalides. Chaque espèce animale dut recevoir le baptême de l'air : mulets qui devaient suivre leur unité de Tabors en haute région tonkinoise et dont l'embarquement n'allait pas sans quelques rudes, moutons voués à être sacrifiés vivants pour l'Aïd El Kébir ou la fin du Ramadan et qu'il fallait parachuter dans des filets, panthères du pays Thaï, bêtes magni-

fiques et féroces destinées à des cirques, qu'on emprisonnait dans des fûts de deux cents litres d'essence préalablement vidés mais dont la fermeture sommaire ne m'inspirait guère confiance, pythons majestueux, gibbons malicieux au joli visage noir encadré de favoris blancs, oursons nains, etc.

En 1950, alors que nous faisons une courte escale sur le terrain de Ban Me Thuot en pays Moï, des indigènes apportèrent deux minuscules bébés tigres, vendus quatre cents piastres (six mille huit cents francs). C'était une capture rare. L'équipage se cotisa et nous primes livraison des nouveaux-nés, déjà rugissants.

Un incident mécanique retarda notre départ. Le terrain de Nhatrang n'étant pas balisé la nuit, il était trop tard pour poursuivre notre route et les militaires du poste nous prêtèrent une tente pour camper sur le terrain même, car le village était un peu écarté. Nos bébés tigres, repus après leur biberon, dormaient sagement et nous commençons à nous assoupir malgré les moustiques lorsque des craquements de branchages, des feulements nous avertirent du danger. La mère n'était pas morte et venait chercher ses petits, volés dans sa tanière. Jamais je n'ai eu aussi peur de ma vie. Nous entrouvrîmes la tente pour lancer les félins le plus loin possible. Mais la tigresse était encore à bonne distance ; trébuchant sur leurs pattes, les bébés revinrent aussitôt vers nous, vers la chaleur des corps allongés. On les rejeta au dehors. Ils revinrent. Alors le mécanicien enflamma un journal, bondit vers l'avion, en ressortit avec un revolver et deux fusées, des fusées de S.O.S. Il en amorça une qui décrivit dans le ciel son arabesque rougeoyante. Dix minutes plus tard, tous les hommes du village Moï arrivaient avec gongs, tam-tams, arcs, lances et fusils. La tigresse avait disparu. Nous terminâmes la nuit barricadés dans l'avion, malgré l'inconfort de la situation.

A Saigon, un de mes amis essaya d'élever les tigres. L'un d'eux mourut. L'autre fit de tels ravages, dévorant et lacérant tout dans la maison qu'on dut le donner au Zoo de Saigon dont il est actuellement l'une des plus belles recrues.

Ces transports d'animaux n'allaient pas toujours sans difficultés. En 1952, un civil qui s'occupait du goniomètre de Tamanrasset et qui recevait généreusement les équipages de passage demanda un service à mon chef de bord. Il quittait définitivement le Hoggar et ne pouvait se séparer de sa ménagerie composée d'un serin, d'un chien qui répondait au nom de Millimètre et d'un mouflon, Basile, auquel son maître était très attaché. Cette bête magnifique, qu'il s'agissait d'accepter à bord, avait été offerte par les Touareg à son propriétaire alors qu'elle était un chevreau bêlant. Mais Basile avait grandi. Il pesait quatre-vingts kilos, était devenu méchant, vicieux, encornant tout jupon qui passait et guettant à la sortie de l'école les fillettes de Tamanrasset pour les poursuivre, tête baissée, au milieu des hurlements.

Le jour du départ arriva. Aussitôt après le décollage, Basile, affolé par le bruit et les trépidations, commença à s'agiter. Craignant le désordre à bord, j'optai pour des mesures énergiques et lui administrai une piqûre de gardénal avec l'aide du mécanicien. Je n'avais encore jamais piqué une cuisse de mouflon et j'y tordis deux aiguilles, mais Basile s'endormit du sommeil du juste jusqu'à Onargla, où nous passions la nuit. Devant l'efficacité de la méthode, je décidai le lendemain d'un gardénal préventif ; Basile s'endormit derechef, mais l'étape Onargla-Alger étant de moitié plus courte que celle de Tamanrasset-Onargla, Basile ronflait à l'arrivée et refusait obstinément de se réveiller, entrouvrant un œil trente secondes pour le refermer aussitôt. Que faire sinon préparer une seringue remplie cette fois de l'antidote classique du gardénal : une ampoule de

strychnine, et, tout guilleret, Basile consentit à descendre de l'avion. Mais il était trop bien réveillé. Pendant que nous entraîinions son maître déjeuner à l'escale, il dévora la corde qui l'attachait et s'enfuit sur la piste. Il fallut déclencher une battue, véritable chasse au mouflon sur le terrain de Maison Blanche pour récupérer l'effronté. Pour attendre le soir, on l'enferma dans l'une des chambres de passage. A sept heures, oh horreur ! il avait dévoré tout ce qui était consommable : les rideaux de nylon, les serviettes de toilette, la moitié de la carpeite, le dessus de lit et la moitié d'un matelas aussi gros que lui. Je n'ai jamais compris où il avait pu mettre tout cela. Peut-être la strychnine a-t-elle des propriétés particulièrement digestives. Seul le traversin de laine lui avait semblé trop bourratif. Quel soupir de soulagement nous poussâmes en voyant partir Basile ! Toutefois, son maître eut d'autres mésaventures. Voulant distraire son enfant adoptif, il l'emmena un dimanche à La Baule. Le mouflon échappé sur la plage retrouva son ancien vice et chargea les estivantes terrifiées. Par bonheur, ce Saharien n'aimait pas l'eau de mer ; il fallut avoir recours aux pompiers et à Police-Secours pour rattraper le mauvais garnement et permettre aux baigneurs forcés de sortir de l'onde. Devant l'énorme amende qu'entraîna cette odyssée, Basile se vit répudié au Jardin des Plantes où il fait, paraît-il, de la neurasthénie.

Mes activités dans l'Armée de l'air étaient très variées, et pas seulement médicales et vétérinaires comme on pourrait le croire.

Entre deux séances de pouponnière, l'I. P. S. A. joue aussi à la cantinière. En nous chargeant du ravitaillement de bord, cela nous permettait de rendre à l'équipage un peu de l'amitié de grands frères qu'ils nous portaient et de leur faire trouver un peu moins pénibles ces journées harassantes. Les mécaniciens en particulier

qui surveillent le plein d'essence quand les autres vont déjeuner, qui laissent la peau de leurs mains sur les tôles, brûlantes au Sahara pendant l'été, glacées de givre pendant l'hiver, les mécaniciens qui ont le métier le plus dur, qui sont toujours de bonne humeur et serviables, apprécient plus que tout un café chaud ou une bière fraîche.

Donc, le ravitaillement de bord était mon gros souci. Il fallait varier, être capable de tartiner des sardines et du camembert à sept heures du matin entre deux sacs à l'intention du mal de l'air. Il fallait savoir acheter dans toutes les monnaies du monde et ne pas se faire voler son portefeuille avec les « avances » de six personnes pour une semaine avant d'avoir commencé les achats comme cela m'arriva à Saigon. Plus d'un mois de solde y passa, mais j'ai gardé une reconnaissance émue à mes passagers, des petits soldats en fin de campagne, qui se cotisèrent pour m'offrir un portefeuille et un thermos.

Il fallait savoir convertir les roupies divisibles en seize anas en piastres à dix-sept francs, savoir que la roupie pakistanaise ne valait rien à Calcutta mais valait le double de la roupie indienne à Karachi, que le ticot ne valait rien nulle part et que la livre cypriote se divisait en neuf piastres et non en cents. J'ai toujours détesté le calcul mental ; j'en avais des cauchemars !

Il fallait connaître les particularités de certaines escales : Nicosia à Chypre, dernière halte civilisée où le vin était bon et le spectacle de la boîte de nuit acceptable, dernier adieu au confort pour ceux qui partaient faire la guerre et premier repos du guerrier pour ceux qui rentraient. Nicosia avait « des lendemain qui chantent » et des réveils pénibles. Je dus ma popularité aux distributions matinales : Eno's — Vichy — aspirine.

A Karachi, il convenait de signaler aux passagers qu'un extraordinaire pédicure extrayait les corps aux pieds pour un dollar la racine. Il soignait à domicile et sans

douleur, appliquait un mystérieux liquide anesthésiant qui faisait saillir le cor. Il découpait au scalpel, très profondément, appliquait sur l'endroit un petit cône d'ébonite percé, y appliquait la bouche et aspirait fortement. On sentait venir, de l'articulation même, une racine longue parfois de deux centimètres qu'il vous présentait, triomphant. Le soulagement était immédiat et définitif. Mais personne ne put percer son secret.

Si le soin du ravitaillement nous transformait en cantinières, les commandes des uns et des autres faisaient de nous des épicières. Les postes isolés du Sahara avaient toujours des commandes hétéroclites à nous passer : verres de lampe à pétrole, réparations de montres, slips Kangourou, élastiques, etc.

En fin d'année, le GT 1/62 — le groupe de transport d'Alger — redoublait d'activité afin d'apporter dans chaque oasis isolée du Sud, du ravitaillement frais pour fêter dignement la Nativité.

Or le 24 décembre 1954, il pleuvait partout au Sahara. J'appris en Aoulef que les terrains d'Adrar et de Timimoun étaient inondés et impraticables. Pas question de rapporter en Alger des denrées périssables. Il n'y avait pas trente-six solutions. Je dus m'installer sous les plans du Junker et vendre à la criée soixante douzaines d'huîtres et huit dindes ; Aoulef ne comptait que cinq familles européennes et il me fallut déployer des talents de camelot pour arriver à les convaincre.

Trois jours plus tard, le 29 décembre, la météo était encore contre nous. Ghadamès inondé, nous fûmes détournés sur Tripoli. Bien décidés à réveillonner dans les règles, nous nous présentâmes à la salle à manger du grand Albergo del Méhari. On nous expulsa aussitôt : la tenue de soirée était de rigueur. Au dernier coup de minuit, l'année nouvelle nous trouva sablant le vin rosé dans une minable chambre d'hôtel et trinquant dans nos verres à dents.

Une autre activité de la convoyeuse consiste à prévenir, si possible, le mal de l'air. A cet effet, notre patron du service de santé, le médecin colonel A..., eut un jour une idée lumineuse : il nous pria d'infliger automatiquement aux passagers un traitement préventif, merveilleusement efficace, qui s'appliquait... en suppositoires.

Le hasard mit un jour sur ma liste de passagers le médecin colonel lui-même. Ravie de cette occasion inespérée de lui faire apprécier ses méthodes, je me précipitai vers lui, le suppositoire à la main. C'est d'ailleurs lui qui marqua le point en me disant : « Mais certainement, mademoiselle, » avec son plus charmant sourire.

Le décollage ayant été repoussé de vingt-quatre heures pour raison météorologique, je dois dire que le sourire du lendemain fut un peu plus jaune quand je réitérai mon offre. Mais nous n'entendîmes plus jamais parler des suppositoires.

La guerre d'Indochine se terminait. Dans le dernier avion qui arrachait de nuit dix-sept blessés à Dien Bien Phu grâce au sang-froid magnifique de mon chef de bord, le lieutenant Bourgreau, qui fut tué le lendemain au-dessus du delta tonkinois, nous avions chargé autant de brancards que l'avion pouvait en porter. Nous n'étions éclairés que par les obus de mortier qui tombaient autour de nous. Dix minutes plus tard, lorsqu'on put allumer sans faire une cible du Dakota, je retrouvai parmi les blessés un officier légionnaire que j'avais connu à Sebha au cours d'une randonnée saharienne. Le monde est petit. Il avait la mâchoire fracassée et une oreille enlevée. Seuls ses yeux émergeaient du bandage et je ne le reconnus pas tout de suite. Il avait été embarqué le dix-septième et fut le dernier blessé arraché à l'enfer. Il est guéri maintenant — on lui a refait un visage — et il s'est marié. Il se bat en Algérie.

Ces cinq années d'I. P. S. A. m'ont apporté beaucoup. Le contact humain est toujours enrichissant. J'avais

appris quelques mots d'oulof, de mossi, d'arabe courant et d'annamite pour pouvoir dire à chaque blessé quelques paroles dans sa langue. Leur visage s'illuminait quand je connaissais « leur bled » et j'en faisais parfois le pieux mensonge. Il était important de penser à dire « Bis Millah » (au nom de Dieu) en offrant à boire à un Musulman et de ne jamais lui dire « tu guériras », sans ajouter Inch'Allah. La prévision du futur sans y intégrer Dieu est une insulte à la Toute-Puissance et porte malheur.

Certains signes psychiques marquaient une aggravation. Quand le blessé parlait du passé et le voyait se dérouler comme une fresque, c'était souvent mauvais signe : quand surgit hier, demain devient problématique... Ceux-là avaient surtout besoin de douceur.

Pour les partisans supplétifs ou les prisonniers, les chaussures me fournissaient une précieuse indication. Un blessé chaussé d'espadrilles ou de chaussures de basket représentait déjà un chef dans la hiérarchie militaire, mais s'il conservait précieusement sous son oreiller une paire de solides godillots ou de bottes, alors j'étais certaine d'avoir affaire à un chef de secteur, l'équivalent d'un colonel.

Six mois après Dien Bien Phu, je rentrais en France. J'arrivais à Paris un samedi après-midi. Il n'y avait personne au bureau. Le dimanche, j'allai déjeuner à la campagne dans ma famille que je n'avais pas vue depuis un an. Sur le chemin du retour, j'eus un accident d'auto et me retrouvai à l'hôpital. Mais mon accident était survenu à Pontoise, à trente kilomètres de Paris, hors de la garnison, sans permission régulière.

Un mois de suspension de vol, ce qui correspondait pour nous aux arrêts de rigueur, fut le tarif de mon escapade. Je devenais l'I. P. S. A. la plus punie de l'Armée de l'air. La Reine Mère, ma patronne, qui cherchait depuis deux ans un prétexte pour m'éliminer, l'avait

enfin trouvé. Mais si l'on avait épluché les cas individuels et que les jours d'arrêt eussent été proportionnels au kilométrage d'éloignement, notre profession eût cessé d'être rentable pour l'Armée de l'Air. Il y aurait eu des années d'arrêts !

Il faut dire que la Reine Mère, très vieille France, sèche et aigrie, n'appréciait guère la plaisanterie, même hors service et, pour elle, le service ne s'arrêtait jamais. Or, je ne me montrais pas très respectueuse de certaines institutions.

Par exemple, notre colonel Dédé-la-Peinture, qui devait ce surnom aux transformations qu'il effectuait partout où il passait et qui se vantait d'avoir la base aérienne la mieux gardée d'Indochine, n'avait pas tellement apprécié de voir un éléphant se promener, par hasard, entre les avions. A dire vrai, un ami complaisant, propriétaire du dit pachyderme, ainsi qu'un régime de bananes et mon goût de l'insubordination avaient quelque peu aidé au hasard.

La Sécurité Militaire s'inquiétait beaucoup de la présence à Hanoï d'un célèbre écrivain britannique qui fréquentait les fumeries et notamment la mère Jo, où il se documentait pour son roman qui fut un chef-d'œuvre. Le hasard me l'avait fait connaître en France. Agacé de se sentir épié, il laissa dans mon casier à l'hôtel Métropole le message suivant rédigé en anglais : « Ma chère amie, je ne puis déjeuner avec vous jeudi en raison d'un important rendez-vous avec un agent secret, mais dînons ensemble vendredi. » Le jeudi en question, il partait visiter des pagodes avec une meute de surveillants à ses trousses.

Et le soir même nous riions de bon cœur. Mais mon dossier s'alourdissait d'autant. Abasourdie, la Reine Mère se renfrognait, attendant son heure. Elle arriva avec cette occasion : trente jours d'arrêt !...

J'étais la honte de mon pays !

On me laissa entendre que je n'avais plus ma place dans une arme d'élite et, après dix ans (1) de bons et loyaux services, on me mit tout bonnement à la porte.

J'étais effondrée. Pourtant, c'était la chance de ma vie.

La guerre d'Indochine finie, l'infirmière allait redevenir cantinière ; mon idéal était autre que de vider des sacs en papier et tartiner des sandwiches à longueur d'année. Mais il est bien difficile d'abandonner le pain quotidien et de se jeter dans l'aventure.

Pourtant, l'heure était venue...

(1) Dont cinq de déportation et cinq d'Armée de l'Air.

CHAPITRE II

DURANT mes années militaires, une mission m'avait fait convoyer une vingtaine de jeunes filles, choisies par concours, pour effectuer en voyage d'étude en A.O.F. Financée par le plan Monet, cette tournée avait duré trois semaines. Une photographe accompagnait le groupe et c'est ainsi que je fis la connaissance de Dominique Darbois. Son entregent, sa façon de se débrouiller, son amour du métier me la rendirent aussitôt sympathique. Quelques temps après le retour, nous échangeâmes des photos et comme je lui demandais de me déposer chez des amis, elle me dit :

— Tiens ! Je connais des gens qui habitent ici.

— Je vais au rez-de-chaussée.

— Ce sont les mêmes !

Une seconde fois, les dés étaient jetés. Nos amis communs encouragèrent notre association. Je n'osais pas partir seule vers cet Orient qui me tentait tout en me