

EDDIE RICKENBACKER ET SIX AUTRES PERSONNES SURVIVENT AU CRASH D'UN B-17 ET À TROIS SEMAINES DE PERDITION DANS L'OCÉAN PACIFIQUE



Au début de la Seconde Guerre mondiale, une étonnante histoire de survie s'est déroulée lorsque l'as de la Première Guerre mondiale Eddie Rickenbacker et six autres personnes ont été repêchés dans le Pacifique quelque trois semaines après que leur B-17 se soit écrasé en mer. Les jambes de Rickenbacker étaient si faibles après trois semaines en mer que lorsqu'il a finalement atteint une base américaine, il a dû être transporté de l'avion de patrouille qui l'avait amené en lieu sûr. (Archives nationales)

L'une des histoires les plus intrigantes de la Seconde Guerre mondiale s'est déroulée à peine un an après l'attaque de Pearl Harbor et a impliqué une icône américaine. L'incident a attiré l'attention du monde libre et a été décrit comme la première épopée américaine de la guerre.

Le capitaine Edward Vernon Rickenbacker s'était fait connaître comme pilote de course audacieux avant de devenir l'as de la chasse américaine le plus titré de la Première Guerre mondiale et de recevoir la Médaille d'honneur. Après la guerre, il s'est d'abord lancé dans l'industrie automobile avant de revenir à l'aviation et de devenir président d'Eastern Air Lines. Rickenbacker était un fervent défenseur de l'aviation, témoignant à plusieurs reprises devant des commissions du Congrès au sujet d'actions qu'il estimait préjudiciables à l'aviation militaire et civile.

Fin 1942, le secrétaire d'État à la guerre Henry Stimson et le chef d'état-major de l'armée de l'air, le général Henry H. "Hap" Arnold, demandent à ce dirigeant de compagnie aérienne de 52 ans de se rendre sur le théâtre du Pacifique en tant qu'observateur non militaire à raison d'un dollar par jour. Sa mission consiste à évaluer et à rendre compte de l'état des unités de combat de l'armée de l'air américaine stationnées dans la région. Son itinéraire comprenait des visites en Australie, en Nouvelle-Guinée et à Guadalcanal.

Rickenbacker est accompagné de son assistant, le colonel Hans Adamson. Le 20 octobre 1942, ils montent à Hawaï à bord d'un Boeing B-17 transformé en avion de transport. L'équipage du B-17 est composé du capitaine William Cherry Jr. d'Abilene (Texas), pilote, du lieutenant James Whittaker de Burlingame (Californie), copilote, du lieutenant John De Angelis de Nesquehoning (Pennsylvanie), navigateur, du soldat John Bartek de Freehold (New Jersey), mécanicien, et du sergent James Reynolds de Fort Jones (Californie), opérateur radio. Le sergent-chef Alexander Kaczmarczyk, de Torrington (Connecticut), un aviateur engagé qui retournait à son unité en Australie après s'être remis d'une longue maladie, faisait également partie de l'équipage. L'avion était également chargé d'un grand nombre de sacs contenant du courrier prioritaire et des documents secrets.

Suite à la rupture d'une ligne hydraulique, le décollage du 20 a dû être interrompu. Tout le monde à bord, plus les bagages, les sacs de courrier et le matériel de navigation, est transféré sur un autre B-17. L'avion décolle finalement le 21 octobre à 1h30 du matin, à destination de l'île "X" (désignée ainsi pour des raisons de sécurité ; en réalité, il s'agit de l'île de Canton), située à environ 1 800 milles au sud-ouest.

Une heure avant l'heure d'arrivée prévue, le capitaine Cherry met les gaz, descend lentement à environ 1 000 pieds et commence à chercher l'île de Canton. L'île n'est jamais apparue. Pensant qu'ils ont dépassé leur cible, Cherry et De Angelis effectuent une correction de 180 degrés et commencent à chercher leur destination dans la direction opposée. Là encore, ils ne voient rien d'autre que l'océan.

Reynolds reste en contact permanent avec le personnel de Canton. Il demande un relèvement, mais l'île ne dispose pas de l'équipement nécessaire. Il contacte alors une autre île, connue sous le nom de « Y », pour obtenir de l'aide. On lui demande de tourner en rond à 5 000 pieds pendant 30 minutes et de continuer à envoyer des signaux radio en continu. En fin de compte, tout ce que « Y » a pu fournir, c'est un relevé de cap au compas, ce qui n'avait aucune valeur puisque cela ne permettait pas à l'équipage de savoir s'il se dirigeait vers sa destination ou s'il s'en éloignait. Sans relèvement, le pilote ne sait pas dans quelle direction voler.

Il n'y avait plus aucun doute à ce sujet : ils étaient perdus. De Angelis propose une explication possible : Son octant se trouvait à bord de l'avion lors du décollage interrompu à Hawaï, et il a pu être suffisamment secoué pour fausser ses observations. Même quelques degrés auraient pu les faire voler à plusieurs kilomètres à droite ou à gauche de leur destination. L'équipage demande à Canton de tirer des obus anti-aériens, réglés pour exploser au-dessus des nuages à 7 000 pieds, et d'envoyer des avions de recherche dans toutes les directions. Rien n'y fait. Leur seul espoir est de repérer un navire, mais cela ne donne rien non plus.

A 13h30, le pilote annonce à Rickenbacker qu'il ne leur reste plus qu'une heure de carburant. Rickenbacker rédige une note et la donne à l'opérateur radio pour qu'il l'envoie. Ce fut le dernier message reçu du B-17. Reynolds continua à envoyer des signaux SOS tandis que Cherry montait à 5 000 pieds pour avoir une meilleure vue et coupait deux moteurs pour économiser du carburant. Alors que la jauge d'essence se rapproche de zéro, Cherry commence à préparer l'amerrissage. Pendant ce temps, tous les membres de l'équipage s'affairent à jeter tout ce qui n'est pas considéré comme essentiel à la survie, y compris le courrier, une boîte à outils, des lits de camp, des couvertures et des bagages, ainsi que la mallette de Rickenbacker qui contient des documents classifiés. Ils ont rempli des bouteilles thermos d'eau, rassemblé des rations d'urgence et d'autres articles et les ont disposés près de l'écouille arrière pour qu'il soit plus facile d'y accéder après l'amerrissage. Des matelas ont été placés contre la cloison pour amortir la secousse attendue, et tout le monde a enfilé des gilets de sauvetage Mae West.

Trois radeaux en caoutchouc autogonflants étaient disponibles, deux d'une capacité de cinq hommes que Bartek devait expulser en tirant sur les leviers du cockpit, plus un radeau pour deux hommes enroulé dans le compartiment radio. Cherry les informa que, l'avion pesant 25 tonnes, ils ne devaient pas s'attendre à disposer de plus de 30 à 60 secondes pour sortir de l'appareil après l'amerrissage. Rickenbacker glisse une carte, des documents officiels et son passeport dans les poches de son manteau. Il se munit également de plusieurs mouchoirs et d'un filin de 60 pieds, qui s'avèreront plus tard être des aubaines.

Alors que Cherry entame son long vol plané vers le bas, les hommes se préparent à l'écrasement. Bartek se tenait derrière le pilote et tenait les leviers pour libérer les deux grands radeaux. Rickenbacker est attaché à son siège du côté droit, tenant un oreiller pour protéger son visage. Adamson est assis sur le pont, le dos appuyé contre un matelas. Reynolds est resté à sa radio, envoyant une série constante de signaux SOS dans l'espoir que quelqu'un, quelque part, puisse les localiser. Au moment où quelqu'un a crié " Il ne reste plus que 50 pieds ", un moteur a craqué et s'est éteint. Rickenbacker jette un coup d'œil par un hublot et constate que l'océan est agité, avec une forte houle. En un instant, le gros avion a fait une culbute douce mais bruyante au milieu d'un creux et a parcouru encore 15 mètres avant de s'arrêter contre la pente décroissante d'une houle. Si l'on considère les atterrissages en mer, on ne peut pas faire mieux. Si Cherry s'était trompé de quelques secondes, l'avion et ses passagers auraient pu couler immédiatement.

L'eau verte a immédiatement commencé à jaillir par les fenêtres brisées, rendant impossible la récupération d'une grande partie de l'équipement de survie. Reynolds souffre de coupures aux mains et au visage, et sa tête

a heurté le panneau de la radio, ce qui a provoqué une nouvelle hémorragie. Adamson souffre d'une grave entorse au dos, mais la plupart des blessures sont gérables.

Une fois les radeaux gonflés et libérés, les pilotes sortent par l'écotille avant et prêtent main forte aux passagers. La trappe d'évacuation de Rickenbacker se trouvant au-dessus d'une aile, il aida les autres à sortir de l'avion. La houle fait plus de deux mètres de haut, ce qui rend les radeaux extrêmement difficiles à manipuler.

Adamson, qui pèse 200 livres, est aidé à monter dans l'un des grands radeaux pour rejoindre Bartek, mais lorsque Rickenbacker serre sa grande carcasse dans le même radeau, il n'y a presque plus de place pour bouger. C'est comme si l'on essayait de faire entrer un pied de taille 10 dans un brogan de taille 9. Cherry, Whittaker et Reynolds se glissent dans l'autre grand radeau, mais le petit est à l'envers, et Kaczmarczyk et De Angelis ont du mal à monter à bord. Pendant ce temps, l'embarcation de Rickenbacker commence à flotter sans but, et avant qu'il ne puisse libérer les deux petites rames du radeau, celui-ci est projeté contre la queue de l'avion et manque de chavirer.

Le B-17 est encore partiellement à flot, bien qu'il ait commencé à s'enfoncer dans l'eau. Dans la confusion et les cris entre les radeaux, les hommes commencent à chercher les thermos d'eau qui avaient été si soigneusement empilés avant le crash. Elles avaient disparu. Ils découvrent alors que la seule nourriture qu'ils ont réussi à sauver est constituée de quatre oranges que Cherry avait glissées dans la poche de sa veste.

Les 60 pieds de corde de Rickenbacker ont probablement contribué à leur salut plus qu'autre chose. Les membres de l'équipage ont attaché les radeaux à 20 pieds l'un de l'autre, ce qui leur a permis d'avoir un contact plus étroit en cas de problème, ainsi qu'une camaraderie si importante dans les situations difficiles. Si on avait laissé les trois radeaux flotter sans but dans le Pacifique, il est douteux qu'un seul des hommes aurait survécu.

Les hommes commencent à faire l'inventaire de leurs vêtements. Rickenbacker et Adamson sont les seuls à être complètement habillés. Adamson a sa casquette et son uniforme, et Rickenbacker porte un costume d'affaires avec chemise et cravate et son chapeau de feutre. La plupart des autres se sont débarrassés de presque tout, y compris de leurs chaussures, s'attendant à devoir nager après le crash. Les pilotes ont conservé leurs vestes en cuir, mais Bartek ne porte qu'un pull-over d'une seule pièce.

Un rapide inventaire des biens montre qu'ils disposent d'une trousse de secours, d'un pistolet Very avec 18 fusées éclairantes, de deux pompes à main pour écoper l'eau et pomper l'air dans les radeaux, de deux couteaux à fourreau, d'une paire de pinces, d'une petite boussole, de deux seaux d'écopage pliables, de matériel de réparation pour chaque radeau, de crayons et de la carte de Rickenbacker. Reynolds avait pris deux lignes de pêche, mais il n'y avait pas d'appât. Les pilotes ont également gardé leurs pistolets.

Les hommes sont épuisés et plusieurs d'entre eux souffrent d'un violent mal de mer. La blessure au dos d'Adamson est très douloureuse, tandis que les autres souffrent de diverses coupures et ecchymoses. Le sergent Kaczmarczyk, qui n'a quitté l'hôpital que depuis quelques semaines, est dans un état grave. Il a avalé beaucoup d'eau de mer et a besoin de plus d'aide que les autres. Au coucher du soleil, la température a chuté. Une lune aux trois quarts, bien que belle à regarder, signale le début d'une nuit longue et solitaire. Les hommes tiennent une réunion d'organisation et établissent une série de quarts de deux heures, afin de rester vigilants en cas de problème grave et d'être attentifs à tout navire ou avion en approche. Il s'est avéré que ces sentinelles n'étaient pas nécessaires, car peu d'hommes, voire aucun, ont dormi cette nuit-là. Bien que les vents se soient calmés à minuit, les vagues ont continué à déverser de l'eau glacée dans les bateaux, et les hommes fatigués ont passé la majeure partie de la nuit à écoper. Les requins suivaient constamment les bateaux.

Le deuxième jour, les hommes se remettent lentement du froid de la nuit jusqu'au milieu de la matinée, lorsque le soleil brûlant commence à les torturer. Les hommes décident de manger une des oranges de Cherry. Désigné "gardien des oranges", Rickenbacker les coupe et les distribue. Le huitième d'orange de chaque homme était la seule nourriture qu'il aurait pendant deux jours. Certains mangent la peau et tout, mais Cherry et Rickenbacker gardent la peau pour appâter les poissons.

Les six ou sept jours qui suivirent s'avèrent atroces, le calme vitreux apportant une chaleur intolérable qui provoquait des cloques sur chaque centimètre de chair exposée, du sommet de la tête à la plante des pieds. L'eau salée s'infiltrait dans la peau qui se fendillait, puis sèche, avant d'être à nouveau imbibée. Lorsque les

hommes développaient des plaies sur la bouche, ils pliaient les mouchoirs de Rickenbacker en triangles et les plaçaient sur le nez et la bouche à la manière des bandits.

Pendant la journée, les hommes attendent avec impatience la fraîcheur de la nuit, et la nuit, ils ont envie de la chaleur de la journée. S'ils avaient le choix entre les deux, la plupart d'entre eux préféreraient les journées car ils pouvaient voir leurs compagnons et les mouettes et observer le mouvement des vagues. Les nuits étaient angoissantes, remplies de gémissements fréquents, de cris et de prières.

Incapable de s'allonger la nuit, Rickenbacker remarqua plus tard que s'il rencontrait un jour l'homme qui affirmait que ces radeaux contenaient deux et cinq hommes chacun, il lui demanderait de prouver sa théorie lors d'un long voyage dans des circonstances similaires. Dans son radeau pour cinq personnes, les 185 livres de Rickenbacker, les 200 livres d'Adamson et Bartek étaient coincés dans un espace utilisable de 9 pieds sur 5 pieds. Le radeau pour deux personnes avait des dimensions intérieures équivalentes à celles d'une petite baignoire peu profonde.

Comme le dit Rickenbacker : "Chaque fois que vous vous tourniez ou que vous vous tordiez, vous obligiez les autres à se tourner ou à se tordre". Il faut des jours pour apprendre à tirer le meilleur parti de l'espace, au prix d'une misère incalculable. Un pied, une main ou une épaule, déplacées dans le sommeil ou l'agitation, ne manquaient pas de prendre la chair à vif d'un compagnon. Avec la chair, les esprits s'échauffent et bien des choses dites dans la nuit feraient mieux d'être oubliées".

La deuxième orange est divisée et distribuée le quatrième matin. C'est la deuxième fois que les hommes mangent en 72 heures. Les requins et les centaines de petits poissons qui nagent autour des radeaux ignorent les hameçons nus et ceux qui sont appâtés avec des écorces d'orange. Whittaker fabrique une lance à partir d'un des avirons, mais une tentative d'empaler le dîner endommage davantage la lance que le requin, si bien que le projet est abandonné.

Au début, Cherry et Adamson restent assis toute la journée avec des revolvers chargés, dans l'espoir d'apercevoir une mouette, mais aucune ne s'approche suffisamment pour tirer. Au bout de quelques jours, l'eau salée a tellement rouillé les pistolets que les hommes les jettent par-dessus bord.

Les deux dernières oranges ayant commencé à se détériorer à cause de l'eau salée, les hommes mangèrent la troisième le cinquième jour et la dernière un jour plus tard. Peu après la disparition des derniers fruits, l'humeur des hommes est devenue très sombre. Il semblait alors qu'ils auraient besoin d'un miracle pour les sauver. Ils organisèrent des réunions de prière et chantèrent des hymnes pour garder le moral. Le huitième jour, les événements ont pris une tournure dramatique. Après le service de prière de l'après-midi, Rickenbacker était allongé sur le dos, son chapeau rabattu sur son visage, lorsque quelque chose se posa sur lui - une mouette. Rickenbacker tendit lentement les bras, serra les doigts autour des pattes de la mouette et tint bon, puis lui tordit le cou et la dépouilla de ses plumes. Il le découpa, partagea la viande en parts égales et garda les intestins comme appât. Peu importe que la viande soit crue et coriace et qu'elle ait un goût de poisson. Ils ont tout mangé, y compris les os.

Lorsque Cherry utilise l'appât sur un hameçon, un petit maquereau s'y accroche presque immédiatement. Rickenbacker a ensuite accroché un petit bar. Ils ont mangé l'un des poissons l'après-midi même et l'autre le lendemain. La fraîcheur et l'humidité de la viande ont permis d'apaiser la soif d'eau des deux hommes. Le moral remonte et ils commencent à croire qu'ils pourraient survivre indéfiniment grâce à l'abondance de poissons, qui sont soudain devenus des proies faciles.

En fin d'après-midi, le ciel s'est couvert, le vent a pris une tournure différente et, pour la première fois, les perspectives de pluie ont semblé prometteuses. Les hommes tentent de rester éveillés après la tombée de la nuit afin d'être prêts. L'obscurité est telle qu'ils ont du mal à suivre les radeaux. Vers 3 heures du matin, des gouttes de pluie tombent pendant quelques minutes et ils repèrent un grain non loin de là. Ils ont pagayé dans sa direction, en priant pour pouvoir se placer sur sa trajectoire. Un plan avait déjà été mis en place pour une telle occasion : Ils attraperaient la pluie sur des mouchoirs, des chemises et des chaussettes étalés sur les radeaux - Adamson a même enlevé son short. La bourrasque se transforme en tempête de pluie battante, et tous les hommes font ce qu'ils peuvent pour récupérer de l'eau. Rickenbacker a été désigné comme l'essoreur de son radeau ; au fur et à mesure que les vêtements se détrempeaient, il tordait l'eau dans un seau.

Une fois la tempête calmée, les hommes se mettent d'accord pour rationner l'eau avec parcimonie : un demi-jigger par jour et par homme. C'était l'eau la plus douce qu'ils aient jamais goûtée. La pluie a également arrosé leurs corps et leurs plaies, nettoyant une grande partie de la saumure qui s'y était accumulée. Cependant, l'état de Kaczmarczyk continue de se détériorer. Adamson, lui aussi, souffre de plus en plus et Reynolds commence à s'éteindre.

Le vent se renforce soudain, ballotant les radeaux comme autant de bouchons et les faisant se heurter les uns aux autres, trempant fréquemment les hommes dans l'eau froide. Rickenbacker demande à Bartek de changer de bateau avec Kaczmarczyk afin que Rickenbacker puisse serrer le sergent contre lui pour l'aider à se réchauffer. Kaczmarczyk cessa de trembler et commença à dormir.

Quelques jours plus tard, Kaczmarczyk demande à rejoindre De Angelis. Plusieurs hommes ont aidé au transfert, réalisant que la fin était proche pour le jeune homme. Au petit matin du 13ème jour, il poussa un long soupir - son dernier souffle. Sur l'insistance de Rickenbacker, le groupe attendit le lever du jour pour prendre une décision définitive, afin d'être absolument certain qu'il était parti. Ils enlèvent le portefeuille et l'étiquette d'identification de Kaczmarczyk, puis font rouler son corps sur le côté. Il a disparu au bout de quelques minutes.

Lorsque toute l'eau potable a disparu, leur soif est devenue de plus en plus intense. Les hommes ont même essayé de conserver leur urine, espérant que la chaleur et l'air la distilleraient suffisamment pour qu'ils puissent la boire. Cela n'a pas fonctionné. Cela faisait trois jours qu'ils avaient terminé le poisson. Les requins étaient toujours présents en grand nombre, nageant si près qu'ils heurtaient continuellement les bateaux. Cherry a attrapé un bébé requin, l'a poignardé, l'a coupé en petits morceaux et l'a distribué aux hommes. Mais la viande s'est avérée dure et trop nauséabonde pour être mangée. Ils ont essayé de la faire sécher au soleil et de faire tout ce qu'ils pouvaient, mais rien n'y a fait. Même les hommes affamés avaient des limites à ce qu'ils pouvaient manger. L'eau de mer, quant à elle, continue de faire des ravages. Tous les hommes souffrent de plaies salées qui commencent par une éruption cutanée sur les jambes, les cuisses et les fesses. Les montres ne fonctionnent plus, l'aiguille de la boussole se fige. Les ordres secrets de Rickenbacker à Stimson s'effacent et sa carte se colle aux plis. La plupart de ces objets ne sont pas d'une grande utilité, car personne ne sait où ils se trouvent et le temps n'a pas d'importance.

Rickenbacker avait avec lui trois médailles de Saint-Christophe et un crucifix qu'il avait reçus de la jeune fille d'un ami avant son départ pour l'Europe lors de la Première Guerre mondiale. Néanmoins, il ne pouvait pas totalement écarter la possibilité que son destin y soit lié d'une manière ou d'une autre. Un autre objet de valeur est une montre offerte par la ville de Détroit après la Première Guerre mondiale.

L'inquiétude de Rickenbacker à l'égard d'Adamson grandit de jour en jour. Ses forces s'amenuisent, ses vêtements pourrissent et ses yeux sont injectés de sang et gonflés. Une nuit, Rickenbacker se réveille et réalise qu'Adamson est tombé par-dessus bord et qu'il se débat à quelques mètres de là. Cherry et Whittaker aident Rickenbacker à remonter Adamson dans le radeau.

Le lendemain matin, Rickenbacker et Adamson se remémorent longuement leur association, qui s'est étendue sur plusieurs décennies. Après cette séance, cependant, le colonel ne parle plus que rarement à qui que ce soit. L'ambiance sur les radeaux change radicalement dans les jours qui suivent. Les hommes ont formulé des demandes inhabituelles, se sont maudits les uns les autres et sont devenus furieux parce que leurs prières n'étaient pas exaucées. Malgré cela, ils réunirent les radeaux comme d'habitude chaque soir pour prier et lire les Écritures dans la Bible défraîchie de Bartek.

Rickenbacker fait tout pour que les hommes continuent à vivre. Lorsque la sympathie s'avérait inefficace, il lançait des critiques - tout ce qui pouvait les inciter à ne pas perdre la foi. L'un d'entre eux l'a qualifié de SOB le plus méchant et le plus acariâtre qu'il ait jamais connu. Rickenbacker apprendra plus tard que plusieurs d'entre eux avaient fait le serment de continuer à vivre, espérant avoir le plaisir de l'enterrer en mer. Rickenbacker pensait que tout serait pardonné si, ou quand, ils atteindraient la terre ferme. Il n'a jamais perdu l'espoir d'être secouru, restant persuadé qu'ils se trouvaient à des centaines de milles au nord et à l'ouest des routes des convois et des ferries aériens. Les hommes tentent à plusieurs reprises de ramer vers le sud-est, mais les marées et les vents dominants sont contre eux.

Bien que convaincu que la meilleure chance de survie est de garder les radeaux ensemble, Rickenbacker finit par admettre qu'il est temps d'essayer quelque chose de différent. Le radeau transportant les trois hommes les plus forts tentera de vaincre le courant dominant et de se diriger vers le sud-est, dans l'espoir d'être repéré par un avion ou un navire de transport. Cherry, Whittaker et De Angelis se portent volontaires et se mettent en route. Tôt le lendemain matin, Reynolds aide Rickenbacker à se lever pour regarder autour de lui, et ils aperçoivent le radeau à une courte distance. À leur retour, Cherry rapporte que le courant et la brise sont tout simplement trop forts pour être surmontés.

Bien que leur dernier pari soit un échec, les grains intermittents des jours suivants apportent plus d'eau potable. Rickenbacker eut l'idée de vider le dioxyde de carbone stocké dans son gilet de sauvetage Mae West et de le remplacer par de l'eau. Prenant une gorgée, il la fait passer par un tube étroit dans le compartiment du gilet. Bien que cela prenne un certain temps, il réussit à stocker un quart de litre d'eau.

Le manque de nourriture reste un problème. La chance lui sourit à nouveau lors d'une nuit très sombre, lorsqu'une bande de requins poursuit un banc de maquereaux à travers le convoi de trois radeaux. Deux des poissons en fuite ont atterri dans les radeaux, ont été capturés et rapidement mangés. C'était la première nourriture depuis près d'une semaine.

En fin d'après-midi du 17e jour, Cherry se leva et dressa l'oreille. Soudain, tous les hommes virent ce que Cherry avait entendu : un avion monoplane avec des pontons à environ cinq miles de distance, volant à basse altitude et rapidement dans et hors des bourrasques. Plusieurs hommes se lèvent, agitent les bras et crient, bien qu'ils soient trop loin pour être entendus. Bien qu'il soit clair qu'ils n'ont pas été repérés, l'avion est un grand stimulant, le seul signe de vie humaine qu'ils aient vu depuis plus de deux semaines. Cela signifiait soit qu'une terre se trouvait dans les environs, soit qu'un navire capable de lancer un avion se trouvait à proximité. La plupart des hommes étaient trop excités pour dormir cette nuit-là, ils ont donc parlé jusqu'à l'épuisement.

Le lendemain après-midi, ils aperçoivent deux avions qui volent ensemble à plusieurs kilomètres de là. Les hommes agitent leurs chemises (les fusées éclairantes ont été utilisées), mais en vain. Le 19 au matin, ils aperçoivent quatre autres avions, deux au nord et deux au sud, à une altitude d'environ 4 000 pieds. Une fois de plus, les tentatives pour les signaler s'avèrent infructueuses. Aucun avion n'est aperçu le lendemain, mais une bonne quantité de nourriture apparaît lorsque des centaines de petits poissons ressemblant à des sardines passent à la nage. Les hommes en capturent quelques douzaines, ce qui leur permet de déguster des portions non négligeables de nourriture et d'eau.

En fin d'après-midi du 20e jour, Cherry annonce qu'il veut s'occuper du petit radeau et essayer de trouver la terre ferme. Après de nombreuses discussions entre les hommes, Rickenbacker accepte finalement de le laisser essayer, même s'il pense que c'est sans espoir, estimant qu'un seul radeau serait plus difficile à voir que trois. Comme les avions venaient de directions différentes, Cherry n'avait aucune idée de la direction à prendre. De Angelis est transféré sur le radeau de tête et Cherry part à la dérive avec son Mae West rempli d'eau. Whittaker et De Angelis annoncent peu après qu'ils veulent eux aussi tenter l'expérience. Reynolds, qui se trouvait également dans leur bateau, était trop malade pour se rendre compte de quoi que ce soit. Ils avaient conclu qu'il n'y avait rien à gagner à rester ensemble. Rickenbacker n'était pas d'accord avec eux, mais lorsqu'il comprit que les hommes ne changeraient pas d'avis, il acquiesça. Les deux radeaux disparaissent à la tombée de la nuit, laissant Rickenbacker seul avec deux hommes très malades : Adamson et Bartek, tous deux à peine vivants. Ils n'ont que deux litres et demi d'eau et aucune nourriture.

Le matin du 21e jour, Rickenbacker verse un verre d'eau à chacun d'eux, mais ni Adamson ni Bartek ne peuvent lever la tête pour boire. Rickenbacker réussit à ramasser plusieurs petits poissons, mais ses forces s'amenuisent également. Il faisait anormalement chaud et Rickenbacker cherchait un signe - n'importe quel signe - qui pourrait indiquer qu'une terre se trouvait dans les environs. Il n'y en a pas. Pas même un goéland. Bartek devint assez alerte pour demander si d'autres avions avaient été vus, mais comme la réponse était négative, il prononça quelque chose comme quoi il n'y en aurait jamais avant de retomber dans un semi-coma.

Peu de temps après, Bartek murmura qu'il avait entendu des avions, et il avait raison. Deux hydravions s'approchaient du sud-est. Rickenbacker, le seul à avoir assez de force, agita son vieux chapeau aussi fort qu'il le put, mais les avions disparurent à l'ouest. Il sait que la nuit va bientôt tomber et qu'il n'y a plus aucune chance d'être retrouvé. Mais Dame Chance est avec eux : Une demi-heure plus tard, les deux avions reviennent et se

dirigent droit sur eux. Les avions étaient suffisamment bas pour que Rickenbacker puisse voir le pilote de l'un d'eux sourire et agiter la main. Il est ravi d'apprendre que l'appareil appartient à la marine américaine.

Après avoir fait un tour complet autour du radeau, les deux avions s'éloignent. Le soleil va bientôt se coucher et un grain est apparu au sud. Rickenbacker est inquiet. (Il apprendra plus tard que les avions étaient partis temporairement parce qu'ils commençaient à manquer de carburant).

Environ une heure plus tard, les deux avions réapparurent, descendirent à basse altitude et, tandis que l'un d'eux quittait les lieux, l'autre décrivait des cercles au-dessus, ce qui amena Rickenbacker à se demander si une tentative de sauvetage aurait lieu cette nuit-là ou s'il faudrait attendre le lever du jour. Il ne voulait absolument pas passer une nuit de plus sur le radeau, et il doutait qu'Adamson puisse survivre plus longtemps sans aide.



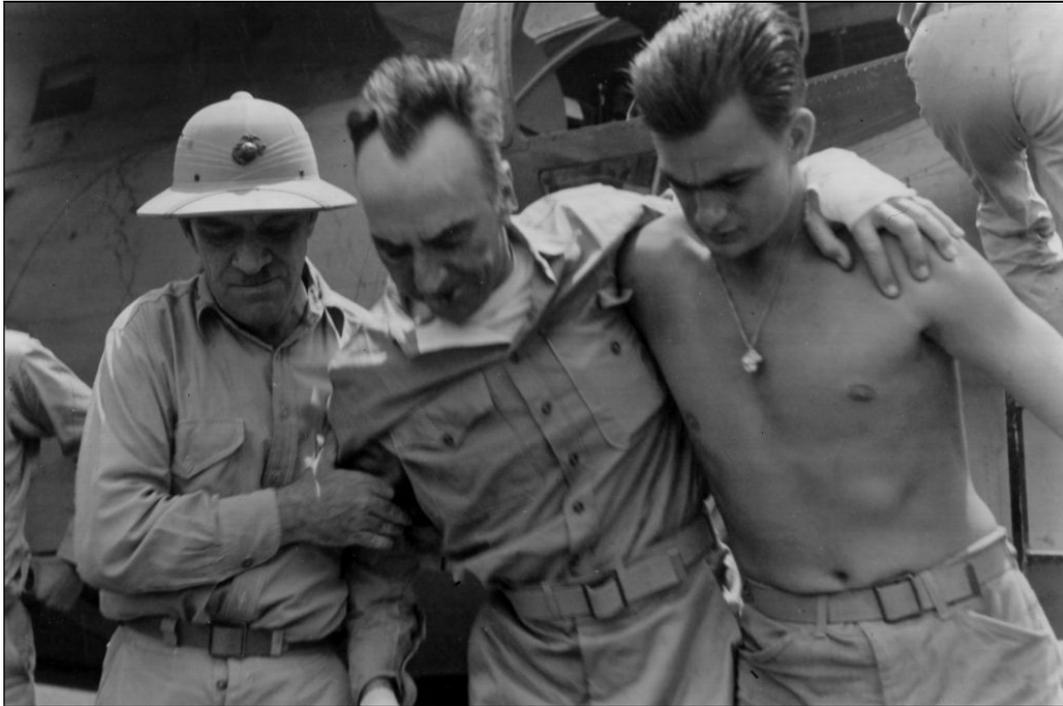
"Le Bug", l'hydravion OS2U Kingfisher qui a retrouvé le capitaine Eddie Rickenbaker et d'autres personnes après une odyssee de 21 jours à la dérive dans l'océan Pacifique. Le "Bug" a également survécu à l'attaque de Pearl Harbor. (Musée national de l'aéronautique navale)

Au moment où le crépuscule se transforme en obscurité, le pilote lance une fusée blanche et, une minute plus tard, une fusée rouge. Rickenbacker comprit qu'il signalait un navire, qui apparut bientôt à l'horizon sud, clignotant d'un signal codé. Le pilote entame un court vol plané, se pose sur l'eau non loin du radeau, roule et coupe son moteur. Alors que Rickenbacker s'agrippe au ponton de l'avion, les pilotes sortent d'une aile et se présentent : le pilote, le lieutenant W.F. Eadie d'Evanston (Illinois) et le radiotélégraphiste L.H. Boutte d'Abbeville (Laos). Ils signalent qu'un PT-boat est en route pour récupérer les hommes du radeau. Comme des Japonais se trouvent dans la région, ils ne veulent pas signaler le bateau avec des fusées éclairantes supplémentaires. Ils décident donc de charger les trois survivants dans l'avion et de rouler vers le bateau.

Le pilote annonce la bonne nouvelle : le capitaine Cherry a été aperçu la veille à environ 25 milles de là par un avion de la marine qui effectuait une patrouille de routine. Boutte était également radiotélégraphiste dans cet avion et avait repéré le radeau de Cherry. Un PT-boat à proximité a récupéré Cherry, qui a donné des indications générales sur l'endroit où se trouverait le bateau de Rickenbacker. Entre-temps, un message radio signale que trois hommes ont été repérés sur une île inhabitée de la région. Il s'agit probablement de Whittaker, De Angelis et Reynolds, et un médecin a déjà été envoyé sur l'île. Rickenbacker et ses compagnons sont les plus chanceux du groupe, car leur embarcation a dérivé en pleine mer, à des centaines de kilomètres de la prochaine chaîne d'îles. Rickenbacker estime qu'au cours de leur marathon de 21 jours, ils ont parcouru 400 ou 500 milles et franchi la ligne de démarcation internationale. Si c'est le cas, nous sommes le 12 novembre et non le 11.

Une fois Adamson hissé dans le cockpit, Rickenbacker pensait que Bartek et lui seraient laissés en arrière pour attendre le navire de sauvetage. Mais ce ne fut pas le cas : l'équipage attachait Rickenbacker à l'une des ailes et Bartek à l'autre, puis roula vers le navire qui se dirigeait dans leur direction. Les jambes suspendues aux bords d'attaque des ailes, Rickenbacker et Bartek ont survécu à une demi-heure de voyage sauvage dans l'obscurité totale jusqu'au navire de sauvetage.

Après une longue discussion, le capitaine du bateau, le lieutenant Eadie et Rickenbacker décident que Rickenbacker et Bartek seront pris à bord du bateau, mais qu'Adamson doit continuer jusqu'à une île située à 30 miles de là, car il n'est pas en état d'être transféré deux fois - sur le bateau puis à nouveau sur l'île.



Flanqué du colonel Robert Griffin Jr. (à gauche) et d'un membre d'équipage de la marine, Rickenbacker est aidé par un Catalina après son atterrissage à Samoa. (Archives nationales)

Sur le bateau, des couvertures et des sacs de couchage ont été préparés pour eux. Bartek s'endort immédiatement, mais l'excitation de l'heure précédente a laissé Rickenbacker bien éveillé. Trois semaines d'inactivité dans des locaux exigus ont rendu ses jambes faibles et flageolantes, et il doit s'accrocher à des objets lorsqu'il tente pour la première fois de marcher jusqu'à la tête du navire.

Lorsqu'ils arrivent à la base de l'île, Rickenbacker et Bartek sont enfin sur une terre ferme - la réponse à leurs prières. Un court trajet sur une allée entre de magnifiques palmiers, sous la pleine lune, jusqu'à un petit hôpital, marque le point culminant d'une journée mémorable. L'hôpital est une structure d'un étage avec moins d'une douzaine de lits et pas d'air conditionné. Malgré sa demande, Rickenbacker n'a droit qu'à deux onces d'eau toutes les deux heures pendant la première nuit. Au cours de cette nuit, Rickenbacker a eu besoin d'eau plus que jamais au cours de sa longue épreuve en mer. C'est l'une des nuits les plus inconfortables qu'il ait jamais vécues. Les coups de soleil et les plaies qui couvraient la majeure partie de son corps, même s'ils avaient été traités avec des produits cicatrisants, lui faisaient plus mal que pendant tous les jours qu'il avait passés sur le radeau. Il fait des rêves cauchemardesques et se réveille souvent dans un état de confusion. Ce n'est pas l'expérience béate qu'il avait imaginée à la dérive. Cherry arrive le lendemain, et les annexes de la marine amènent Whittaker et De Angelis un jour plus tard. L'état de Reynolds est si mauvais qu'ils ne veulent pas le déplacer.

Whittaker et De Angelis décrivent leur expérience éprouvante. Le lendemain de leur départ en solitaire, ils ont aperçu des palmiers et se sont dirigés vers une île. Lorsqu'ils sont arrivés sur la plage, tous deux, trop faibles pour se tenir debout, ont rampé à quatre pattes, traînant Reynolds sur le sable. Ils trouvèrent de l'eau de pluie à boire et tuèrent un rat, qu'ils mangèrent cru. Des indigènes arrivent ensuite en canoë et les emmènent sur une île voisine où un missionnaire anglais les soigne jusqu'à ce qu'un bateau de la marine vienne les chercher.

Cet après-midi-là, un hydravion a transporté cinq des hommes vers des installations médicales plus importantes à Samoa. Trop malades pour être déplacés, Bartek et Reynolds sont restés sur le bateau. Adamson n'a été déplacé que parce que son état nécessitait des soins supplémentaires à Samoa, une décision qui lui a probablement sauvé la vie.

À l'hôpital, tous les hommes, à l'exception d'Adamson, se rétablissent rapidement et Rickenbacker écrit au secrétaire à la Guerre Stimson qu'il pense être assez bien pour poursuivre sa mission dans environ deux semaines. Le général Arnold fit savoir qu'il enverrait un avion des États-Unis dès que Rickenbacker serait prêt.



À Samoa, Rickenbacker et ses compagnons d'infortune, le lieutenant Whittaker, à l'extrême gauche, et le capitaine Cherry, à côté de lui, profitent enfin d'un vrai repas. Vers la fin de leur pénible épreuve, Whittaker et Cherry étaient partis chacun de leur côté avant d'être secourus. (Archives nationales)

Après deux semaines passées à boire des litres de jus de fruits et à manger tout ce qu'on lui présentait, celui que le Boston Globe appelait "le grand indestructible" se sentait en pleine forme, avait repris la moitié des 40 kilos qu'il avait perdus et déclara au général Arnold qu'il était prêt à partir. Avant de partir, Rickenbacker doit cependant annoncer à Adamson qu'il devra rester sur place, mais qu'il promet de venir chercher son assistant sur le chemin du retour. Bartek est arrivé à Samoa, très affaibli, mais en bonne voie de guérison. Il signale que Reynolds est hors de danger, mais qu'il est encore trop malade pour être déplacé.

L'avion, piloté par le capitaine H.P. Luna et un équipage de six personnes, décolle au lever du soleil le 1er décembre pour Brisbane, en Australie. Après le premier jour, la plupart des vols sont effectués de nuit afin que Rickenbacker puisse visiter les bases aériennes des îles pendant la journée.

À Brisbane, il rencontre des responsables militaires australiens, puis monte à bord d'un B-17 armé et se rend à Port Moresby, en Nouvelle-Guinée, pour visiter le quartier général du général Douglas MacArthur et passer du temps avec le lieutenant-général George C. Kenney, commandant de la cinquième armée de l'air, le général de brigade Ennis C. Whitehead et le général de brigade Kenneth N. Walker. Au cours de son séjour, Rickenbacker a eu de nombreuses discussions très instructives avec les généraux qui dirigeaient l'action contre les Japonais.

Sur le chemin du retour vers Brisbane, ils s'arrêtent dans plusieurs bases avant que Rickenbacker ne monte à bord d'un Consolidated B-24 en direction de Guadalcanal, où il apprend beaucoup sur les conditions de combat, ce qui s'avérera bénéfique pour Washington. De Guadalcanal, Rickenbacker s'est arrêté à Samoa avant de rentrer chez lui.



Rickenbacker est accueilli par sa femme, Adelaide, et ses fils, David et Billy, après son retour à Bolling Field à Washington, D.C., en décembre 1942. Après la réunion, l'as de la Première Guerre mondiale fait un rapport au chef des forces aériennes de l'armée, le général Henry "Hap" Arnold, et recommande d'améliorer l'équipement de survie. (Archives nationales)

À Samoa, il rendit visite à Adamson, qui avait fait une rechute. Ce dernier se rétablit rapidement et est assez en forme pour rentrer chez lui, accompagné de son médecin.

Avant de quitter Samoa, Rickenbacker reçoit la bonne nouvelle que Reynolds, bien que très amaigri et affaibli, sera également autorisé à rentrer avec eux. Ils partent le 14 décembre, déposent Reynolds à Oakland, sa ville natale, et s'arrêtent à Los Angeles pour que Rickenbacker puisse rendre visite à sa mère avant la dernière étape vers Bolling Field à Washington, D.C. Ils arrivent le 19 décembre, exactement deux mois après leur départ de San Francisco.

Un groupe important les accueille à l'aéroport, dont Robert Lovett, secrétaire adjoint à la guerre pour l'air, le général Arnold, le major général Harold George, chef du commandement du transport aérien, et d'autres hauts fonctionnaires, ainsi que l'épouse de Rickenbacker, Adelaide, et ses fils, David et Billy, et Mme Adamson.

Une partie du rapport de mission de Rickenbacker à Stimson et au général Arnold comprenait des suggestions pratiques concernant l'équipement de survie, notamment une bâche pour couvrir les radeaux et recueillir l'eau de pluie, ainsi que des kits de distillation d'eau salée. Il ne fait aucun doute que ces recommandations émanent d'un homme ayant une expérience de la vie réelle.

Cet article a été rédigé par Billy A. Rea et a été publié dans le numéro de février 2004 du magazine World War II.