

TRAINING COMMAND

JOURNAL

D'UN ÉLÈVE PILOTE FRANÇAIS AU CANADA



« What did you do in the war, Daddy
How did you help us to win ?

» Take off, Circuits and Bumps, dear
and going out of a spin... »

PRÉFACE

C'EST un village de dessin animé, argent et bleu sous les premières neiges, un village comme tant d'autres dans la chaîne pyrénéenne. Dans les rues désertes sonnent les bottes de la patrouille allemande. Peter nettoie son browning, Raymond fait l'inventaire des vivres et je suis absorbé par l'étude de la carte. Certes, je connais la zone frontière. Depuis septembre 1940, je suis passé plus de quinze fois en Espagne, avec des fortunes diverses : arrêté, évadé, arrêté, évadé encore, toujours miraculeusement échappé aux mains des « civils ». Mais c'était

plus à l'est, entre Cerbère et le Perthuis. Je suis mal à l'aise dans cette contrée-ci, et pourtant il va falloir ne pas commettre d'erreurs : cette fois-ci, je pars sans idée de retour. C'est l'adieu à la France. Pour combien de temps ? L'aventure, qu'avec mes compagnons depuis deux ans je vis, aura demain une face nouvelle... J'évoque cette nuit à Perpignan où je disais à Peter : « Ça ne sera pas confortable, mais, pour sûr, ce sera intéressant ! » L'intérêt commence déjà. Pour arriver à celle maison où nous sommes cachés, nous avons dû glisser entre les patrouilles boches. Il y en aura encore demain matin sur la frontière.

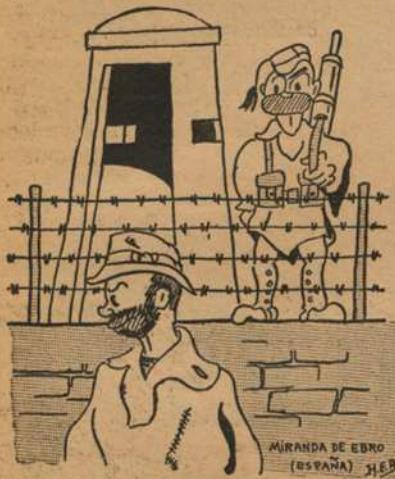
A l'aube, nous partons, perdons le village français. Quatre soldats en vert, au calot l'edelweiss des troupes de montagne, nous laissent passer sans histoire. Ont-ils deviné que, dans la poche, chacun de nous avait la main crispée sur la crosse d'un 7 mm. 65 ? Un ruisseau franchi... Espagne. Nous n'irons pas loin. Avant Tortellet, d'autres silhouettes verdes, coiffées celles-là de la « maquina de escribir » en toile cirée. Les gardes civils sont moins civils que leurs collègues germaniques. Ils nous arrêtent. Tirer ? A quoi bon ? Nous n'irons pas jusqu'à Gibraltar en laissant des cadavres dans les fossés ! Gentiment, nous nous laissons faire...

Trois semaines à Gérone ; le temps d'acquérir au contact des prisonniers politiques une solide dent contre Franco. Et nous voilà dirigés — trois jours de route, menottes aux mains et sans nourriture — sur la vieille Castille. Miranda de Ebro, camp de concentration, ciel de neige sur les peupliers, le froid, la faim, les poux, quatre mille internés de quarante nations... Nous y moissons six mois, puis, un beau jour, l'ambassade britannique obtient notre libération. Les trois compagnons reprennent la route. Madrid d'abord, puis, terre promise soudain révélée : Gibraltar, les centaines de bateaux dans la rade, la Mission française où nous délivrons presque de trouver un lieutenant du groupe Normandie qui nous parle des Forces Aériennes Françaises Libres... Ayant déjà servi dans l'aviation, nous y sommes admis d'office. Peter était mécanicien, Raymond, secrétaire et moi, radio, mais il est entendu que c'était un pis aller. Nous voulons devenir pilotes. Et, pour cela, il faut partir pour l'Angleterre.

Trois semaines après avoir franchi la porte barbelée de Miranda, nous sommes à Londres, à Camberley plus exactement, le grand camp à quelques milles de la capitale, où sont groupées les F. F. I. Un plateau boueux, déchiqueté par les chenilles des chars ; nous y apprenons les rudiments de l'anglais et de la navigation aérienne. Et Peter et moi, vieux militaires parmi tous ces jeunes arrivant de France, constituons la 15^e brigade d'élèves pilotes ; voici une vingtaine de camarades arrivant comme nous du pays occupé ; les uns par la Manche sur d'invisibles bâcasses, tels Jean-Pierre ou Braouec... par l'Espagne, Zaza, le Marquis, d'autres encore. Christian est venu de Marseille à Londres par Saïgon, Manille, Singapour, Brazzaville... Charles arrive de Damas par Rio de Janeiro, Jacques et Paul se sont engagés à New-York, René a fuit Casablanca sur un hydravion américain, Doudou est parti de la Martinique sur une pirogue menée par deux nègres... Tous pourraient raconter les récits les plus extraordinaires en ne disant rien que leur histoire.

Dûment constituée, la 15^e débarque un malin à la gare de Waterloo. Nous allons passer trois semaines à Londres, logés à merveille en bordure de Regent's Park, à mon gré le plus plaisant jardin de Londres, recevant force inoculations et nous initiant aux mystères du « Drill » britannique, sous les fenêtres mêmes de H.-G. Wells. Suffisamment dégrossis, on nous embarque pour le Yorkshire où, durant deux mois et demi, nous allons travailler d'arrache-pied les multiples aspects théoriques du vol : navigation, aérodynamique, météo... Époque de concentration presque furieuse, avec de temps en temps une promenade à cheval dans les sous-bois rouges et gluants, au long des étangs morts aux couleurs si tendres... Pour éternelles, des examens qui déjà éclaircissent nos rangs. Deux de la 15^e deviendront mitrailleurs et disparaissent de notre horizon. Raymond vient d'être opéré de l'appendicite et sera retardé d'un mois par cet incident.

Une nouvelle fois, nous traversons une partie de l'Angleterre. Voici Sywell, près de Northampton, paysage humide en gris et vert, cachant une chaumière à chaque creux de ses chemins mystérieux ; voici le petit aérodrome parsemé de minuscules « Tiger Moth » qui s'empressent de bourdonner dès la moindre éclaircie. Nous allons voler là quelques heures, non pour apprendre à piloter, mais pour permettre d'opérer une sélection rapide entre ceux qui resteront aux commandes et ceux qui seront destinés à devenir observateurs, navigateurs, bombardiers. Nous passons des examens... encore ! pratiques ceux-là. Oh ! la panique de ne pas arriver à atterrir, et dans le dernier tour de piste, jouant le tout pour le tout : « Puis-je essayer encore une fois, sir ? » Boum ! c'est le contact avec la planète... Mais enfin j'ai réussi ! Nous sommes expédiés à Manchester, où nous attendons notre embarquement.



pour le nouveau monde dans un camp immense et incroyablement boueux. Notre effectif diminue encore. Ceux qui sont jugés inaptes au pilotage vont apprendre à tenir leur rôle, celui de « l'intellectuel du bord », comme l'écrira modestement l'un d'eux.

Un petit matin d'Ecosse, beaucoup de brumes, de mouettes piaillant, de minuscules porte-avions. Nous glissons sur l'eau plate et noire de la Clyde; devant nous, une masse énorme monte hors du réseau de goulotteuses opaques. Le « biggest ship in the world », le Queen Elizabeth...

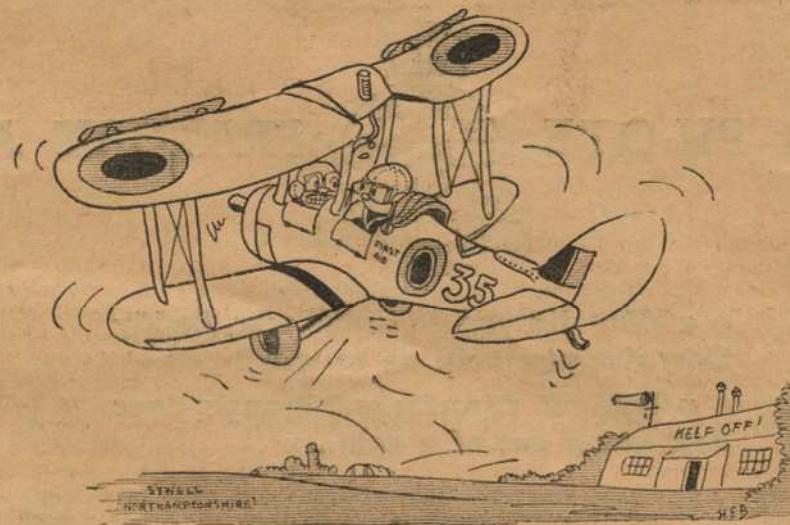
Une semaine plus tard, il paraît tout petit comme ayant franchi les « narrows », il s'avance dans la rade de New-York, face au geste vertical de la Liberté et la masse pyramide des gratte-ciel de Manhattan. Première nuit d'Amérique, reflet des buildings dans l'Hudson et le ciel rose crevé du coup de sabre de l'Empire State...
Nous n'avons pas le temps de nous y reconnaître. Nous voici déjà emmenés vers le nord. Le train avance entre les bouleaux et les étangs de Nouvelle-Angleterre et du Nouveau-Brunswick.

Lacs gelés, sous-bois silencieux fourrés de neige, c'est le Canada. Après un bref séjour à Moncton (Nouveau-Brunswick), nous arrivons d'une quinzaine à fique des familles françaises, « Canayens », Kaléidoscope Sainte-Catherine, Côte des Cartier...

*
El puis cinq jours de route, du soleil. Québec, Ontario, des provinces entières glissent. Et des villes : Port-Arthur, Portage la Prairie, Regina, de patelins ignorés, signalés rouge-brise dans un océan.

Un matin, c'est Calgaz, éblouissant de blancheur, la toutes proches, le train Vancouver; nous sommes au ture ne fait que commencer !

STORMY-DOWN.



de fer plutôt, à la poursuite Manitoba, Saskatchewan, en arrière sous nos fenêtres. Fort-William, Winnipeg, Moose Jaw... et des centaines par la présence d'un élévateur plat de blé vert.

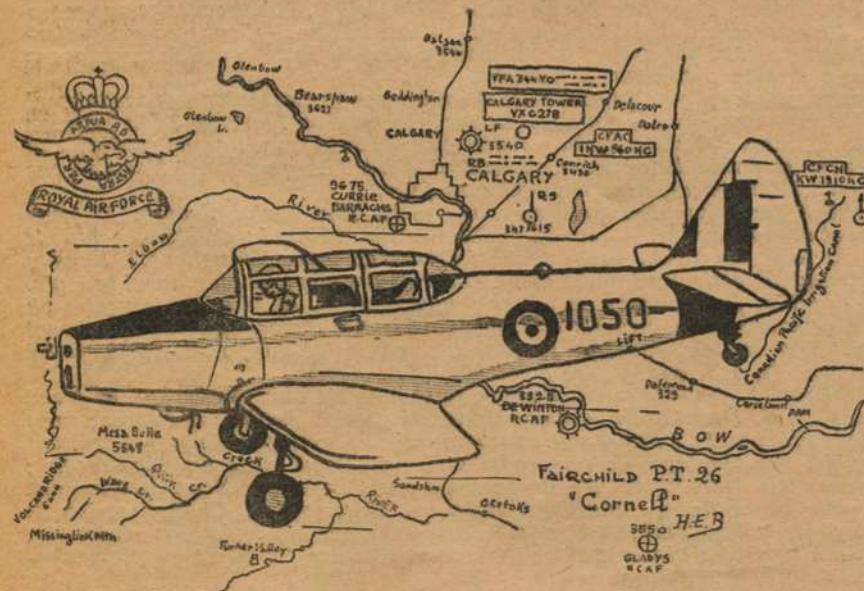
Alberta : un quai de gare ligne mauve des Rocheuses continue seul sa route vers bout de notre voyage. L'aven-

Meknès, 194...

PREMIÈRE PARTIE

LE PAYS DES BLÉS

I



devrai régler le flettner, le manche me pousse dans la main. Pas le temps. « Deux mille trois, virage à gauche. »

La prairie s'agrandit comme nous montons : terres ocres, cultures variant du vert pâle au roux. A l'ouest, la ligne des Rocheuses, mauves et bleues, encore crêtées de neige, supportent un ciel bleu pâle. Le ciel... S'il existait une poésie canadienne avant l'arrivée des Européens, nul auteur ne l'y a comparé à une voûte ou à une coupole. Il semble étendu dans tous les sens, ne se referme pas à l'horizon où flotte une brume de chaleur imperceptible. La nuit, les étoiles n'y semblent pas collées à une calotte, mais bien, comme elles le sont, étagées en profondeur dans l'infini. La cosmogonie des anciens n'aurait eu ici aucune chance d'existence. Et la Terre semble faite à la mesure de ce trou bleu sans fond. Comment situer les limites de ce continent ? Lorsque le Soleil descend sur la Colombie britannique, par delà la barrière des montagnes, il éclaire, de Calgary à Vancouver, un amas de pics, de vallées, de torrents et de forêts aussi large que la France entière et que les trains mettent vingt-quatre heures à parcourir. De l'autre côté... pendant cinq jours, les longs wagons de la Canadian Pacific ou de la Canadian National roulent entre les blés, les avoines et les lacs avant que de découvrir, au détour d'une tranchée, Halifax et l'océan Atlantique. La chaîne de ces noms prestigieux : Alberta Saskatchewan, Manitoba... me donne le frisson de l'infini. L'esprit encore plein des aventures d'Espagne, je songe à ce que cela représenterait que d'avoir à traverser à pied un tel monde.

— Voyez-vous les lacs ? crie mon moniteur, juste au bout de l'aile droite.

Trois taches brunes craquelées de noir : les lacs sont desséchés, comme tant d'autres en cette région. Parfois, sous certains éclairages, leur fond de boue pierreuse scintille et l'on se dit avec surprise : « Tiens, les eaux sont revenues ? » L'instant d'après, on aperçoit une vache traversant la nappe irréelle, et l'illusion s'efface. Mais ces trois prunelles sombres dans le vert des blés nous restent comme un précieux repère, et, de loin, on les guette, toujours content de voir leur alignement pointer vers la sécurité possible de la base.

— A six mille pieds, continue le maître, vous me ferez une vrille. Souvenez-vous de la dernière leçon : n'attendez pas trop avant de mettre du pied pour vous engager. Et, pour sortir, pied contre à fond, puis marche en avant...

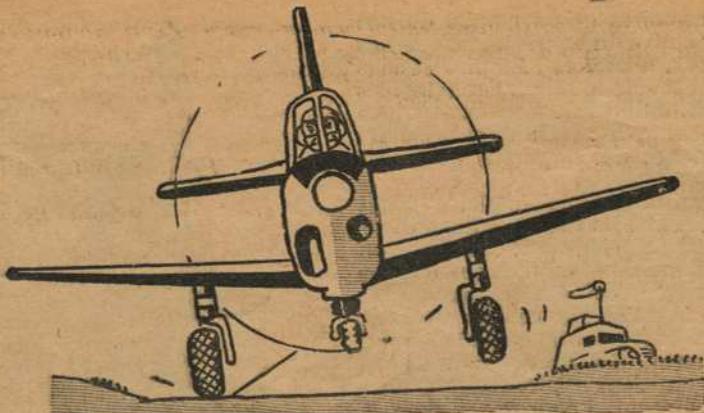
Bien des mots se perdent dans le vacarme du moteur et du vent, à travers aussi mon hésitation sur le sens de certaines expressions anglaises. Mais je sais d'avance ce qu'on attend de moi, et d'avoir vécu par avance tant de fois chaque geste me confirme le sens deviné.

Six mille pieds... J'effectue un virage complet. Il faut voir si, dessous, l'espace où nous allons tomber est libre... Je me tourne autant que les bretelles le permettent. Sous le serre-tête et les lunettes teintées, un sourire accueille mon regard, un mouvement du menton signifiant : « Allez-y ! »

Un peu crispé, je ferme les gaz, tire à moi le manche pour briser la vitesse. De métal, l'air semble devenir coton. L'appareil mollit sous les mouvements des commandes ; il me semble que c'est lui qui se refuse à la chute, que cette douleur ressentie dans ma gorge vient de sa crainte. Je guettais ce moment : un grand coup de palonnier à droite. Tout bascule : les gros cumulus que nous longions disparaissent derrière l'empennage, les Rocheuses déboulonnées jaillissent d'un bout de l'aile à l'autre, et les fermes, loin en dessous de nous, tournoient, éclipsées par instant sous le capot, entraînant à toute volée le quadrillage des chemins de terre.

— Redressez !

C'est sans penser que j'envoie le pied gauche en avant, que de tout mon poids je pousse le manche. Le paysage se stabilise, la vitesse augmente. Tant bien que mal, je ramène à l'horizontale de notre trajectoire. La ressource me fasse au siège.



Décollage.

— Vous prenez trop de vitesse dans le piqué, commente la voix. Tirez plus tôt la prochaine fois.

Ma main est moite sur la poignée souple du manche à balai. J'entr'ouvre les doigts qui me semblent collés. La teinture noire est incrustée dans la paume, les jointures me font mal.

Même exercice exécuté cette fois à gauche, puis répété à droite encore. Dans la Royal Air Force, on estime qu'avant de pouvoir voler seul un pilote doit pouvoir sortir d'une vrille instinctivement ; mieux vaut prévenir que guérir... à plus forte raison quand la guérison est à jamais inutile. Dès la deuxième heure de vol, on

nous fait sentir les symptômes de la perte de vitesse, la vibration de l'appareil prêt à s'effondrer, on nous a montré la réponse, la parade au coup mortel. Il est aussi indispensable de connaître cela que de savoir atterrir.

Retour. Nous voici à mille pieds, longeant le terrain. Sous nos ailes, la rivière coule au fond d'une vallée étroite, qui, par moment, devient cañon. Bow River, rivière de l'Arc, pleine de tourbillons d'eau blanche, de troncs à la dérive et de remous continuels qui montent jusqu'à nous, secouant comme un bouchon notre petit « Cornell ».

Vérifications indispensables avant l'atterrissement. Correction altimétrique fermée ; un coup de pied pour débloquer les volets d'intrados, un regard de chaque côté, aux petits cadans encastrés dans les ailes, qui m'indiquent le niveau de l'essence dans les réservoirs.

« N'oubliez pas les freins », énonce la voix. Je me maudis intérieurement. Que deviendrai-je le jour où je partirai seul, si cela arrive jamais ? Ne suis-je pas trop bête pour être lâché ? Trop bête — ce n'est pas cela, — mais, comme on peut ne pas être doué pour le dessin, ou pour la musique, ou être nul en math, peut-être ne suis-je pas doué pour le vol ? Et pourtant... mon amour pour cette vie si pleine d'efforts, d'anxiété, ne saurait me tromper.

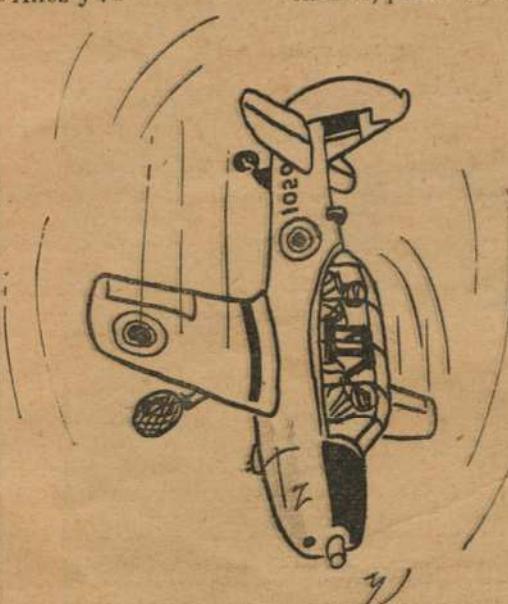
Une vague nous heurte, nous soulève comme je vire au-dessus de la rivière ; la pente noire de sapins grimpe à notre rencontre. Face à nous, c'est le ruban clair de la piste, le vert sombre des grands hangars plats, les manches à air blanches frissonnant sur l'émeraude vive de l'herbe.

Les volets ouverts, l'appareil semble s'arrêter en l'air, et les fils télégraphiques, soudain montant sous le nez, m'apparaissent à chaque fois une toile d'araignée mise là pour nous prendre au piège.

Penché en avant, les bretelles tendues à fond, je guette le sol, enfin rendu au mouvement qu'avait figé l'altitude, glissant de plus en plus vite. En un éclair, je vois bondir en arrière le tas de charbon posé à la limite du terrain, les formes minces et jaunes de deux ou trois appareils attendant leur tour de décollage, et je souris une seconde de voir derrière leurs habitacles vitrés les têtes casquées des pilotes tourner brusquement pour suivre mon passage. Voici les grands chiffres, peints du même jaune, qui donnent la direction de la piste, aspirés sous le capot. Voici l'ombre cruciforme de mon avion qui glisse vers nous, la silhouette des jambes du train qui s'allonge à la rencontre de nos roues...

Je tire le manche, le sol se refuse... Trop tard ! Je sens le choc, le chuintement des pneus, dans ma main le mouvement des commandes qui me dit : « L'instructeur est là pour corriger ta faute... il n'y sera pourtant pas toujours ! »

La queue tombe, nous roulons de moins en moins vite. En bout de piste, nous tournons vers les hangars. Pendant que je relève les volets, la voix m'arrive encore : « Pas trop mal, cette fois... » Plus de soucis après une telle approbation. Je serai pilote ! La joie au cœur, je roule en larges zigzags vers la tour-vigie.



La vrille...

Je pose mon parachute sur un placard dans la salle claire et bruyante où nous passons la plus grande partie de notre temps. Le « Flight », c'est l'escadrille. Tout

d'abord cette pièce avec ses armoires grises remplie de nos équipements de vol, les tables peintes du même jaune que nos avions, de cette peinture qui sévit à travers l'Empire et sous tous les cieux britanniques dénonce de loin les néophytes, les panneaux encadrés de rouge vif, indiquant, forgant aux plus inattentifs les renseignements techniques : endurance, capacité des réservoirs, plafond, performance des appareils que nous pilotons.

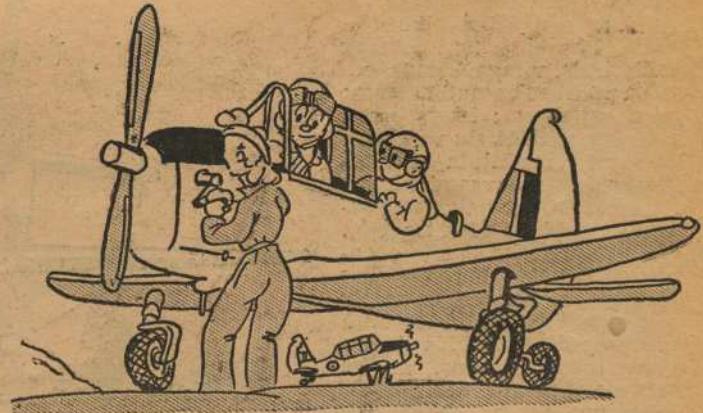
Là dedans, les élèves, une demi-douzaine d'Anglais, autant de Français, fumant, discutant, lisant les *Comics* à demi dissimulés sous les livres de cours seuls tolérés ici. Au fond, un guichet ouvert sur la salle des moniteurs, ouvert, surtout sur le profil de Violetta. Violetta tient le compte de nos vols, se débat parmi les feuilles de consommation ; les cahiers moteurs, les innombrables « Forms » de la bureaucratie canadienne qui en vaut bien une autre. Violetta, chahutée par tous les instructeurs et poursuivant ses additions d'horaires sans s'occuper des joyeux drilles qui la pincent, l'embrassent dans le cou, lui cachent ses crayons... Violetta ne prête attention qu'au grand chef, le lieutenant John, dégingandé, aussi moustachu que l'exige la mode de la R. A. F., souriant et fougueux, au reste conscientieux en diable et préoccupé d'abord de faire voler ses poulin au maximum. Les autres ne se découragent pas des préférences de la belle « Tinekeeper ». Voici les inséparables, le lieutenant Fisher, mon instructeur, mince, distingué, « smart » en un mot, presque intraduisible, très jeune, avec un rire d'enfant et une allure de cabri comme il se dirige vers un avion, le casque lui battant les oreilles, parachute à l'épaule, en short et bas blancs comme un collégien sur le chemin de l'école.

Son complice, le sergent Sheppard, le risque-tout de la bande, ancien officier cassé pour avoir fait du vol rasant sans autorisation, jovial, casse-cou, grand buveur et grand coureur de femmes, au demeurant le meilleur pilote du Flight, et orgueilleux possesseur d'une effrayante paire de moustaches rousses. A la fin du stage, après un culte formidable, il rase cet ornement agressif et se marie dans la même journée, ayant, déclare-t-il, décidé de changer de vie... Comment oublierai-je, parmi les organes de cet être collectif et aimé qu'est le Flight, la troupe de nos mécaniciennes ?

L'école est civile, et le personnel à terre est celui du temps de paix : la police, la cuisine, les cours au sol, l'entretien des bâtiments et des appareils a été laissé aux anciens titulaires de ces postes. Sous une petite véranda accolée à la salle des pilotes, elles attendent un signe pour venir lancer les moteurs, enlever les cales, refaire les pleins des avions de retour.

Dans leur antre, au mur tapissé de photos découpées à tous les magazines de cinéma, sous les sourires standard et les jambes nues des vedettes, elles se reposent entre les périodes tendues de leur dur travail, toujours prêtes à bondir avec un sourire quand l'un de nous, parachute au dos, traverse l'aire cimentée où les petites Cornella attendent en ligne.

Derrière l'élève pilote qui s'installe péniblement dans son cockpit, elles grimpent sur l'aile, l'aident à fixer le harnais. Celle-ci, que nous appelons « Shorty », vêtue comme ses compagnes d'un bleu de chauffe graisseux, est d'une taille démesurée et agrave son apparence gigantesque en roulant sur ses mollets les jambes de son vêtement. L'universelle peinture jaune a servi à peindre dans le dos leurs surnoms, et voici tachetées comme d'énormes salamandres. Celle-là,



Mécanicienne.

toute petite, cramponnée à une énorme manivelle qui l'entraîne presque dans son mouvement circulaire, c'est Sunny, la coquette de la bande, ses cheveux blonds noués d'un foulard rouge, les seins pointant sous un pull-over canari.

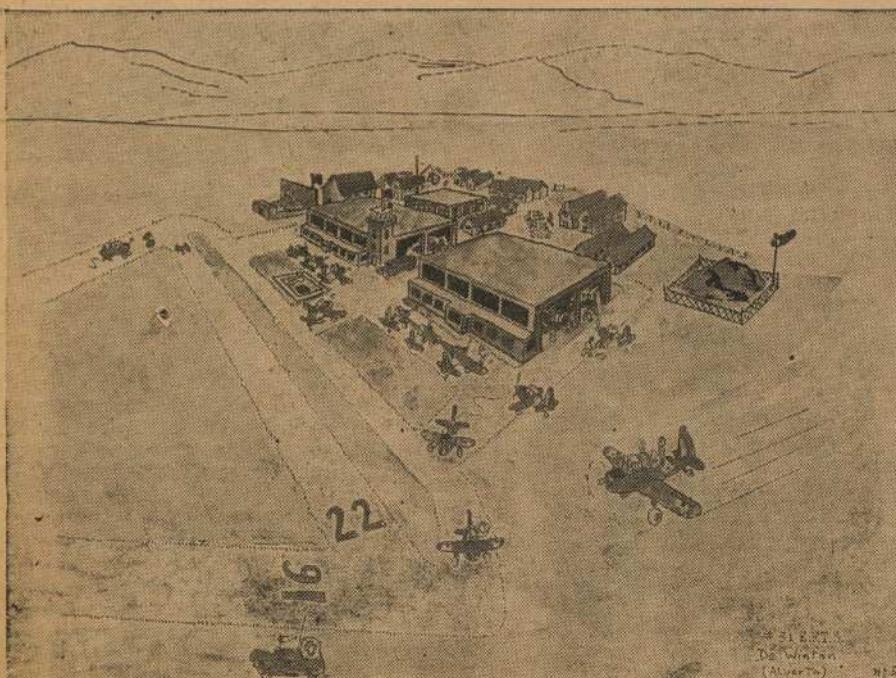
On a envie de lui dire : « Écarte-toi » et de la remplacer au démarrage. Mais elle ritrait d'une proposition telle. Son travail lui plaît, et, aussi bien qu'un homme, elle dirige, de grands gestes, l'approche d'un appareil, ou brasse une hélice rétive. Au demeurant, consciente de son charme. A l'une des petites fêtes organisées périodiquement sur la base, elle sera élue « Reine de Beauté ». Amusante royaute, conquise sur les filles de ferme des environs et les autres employées de l'école.

Je n'aurai garde d'oublier celui qui reste après tout le personnage principal de notre histoire, l'animal capricieux qu'il faut apprendre à dompter, le petit dieu exigeant, cet exercice de toutes nos facultés, qui est, selon Hubvard, la condition même du bonheur : notre avion.

Le « Fairchild Cornell » est l'appareil le plus utilisé du monde pour l'entraînement élémentaire. C'est un monoplan à aile basse, net de ligne, plus semblable à un jouet qu'à un avion véritable avec sa petite hélice de bois, sa peinture bouton d'or, son nez noir, les cocardes tricolores sur les plans et le fuselage, le petit bruit clair des deux cents chevaux de son moteur Ranger. Dessiné aux États-Unis, la prévoyance du gouvernement canadien l'a pourvu d'une cabine fermée, sous la forme d'un long cockpit de plexiglass, qui permet aux élèves d'affronter les rigueurs de l'hiver. Pour le moment — nous sommes en juin, — nous rôtissons, dans cette véritable serre, sous les rayons d'un soleil trop généreux, et nous nous extassons devant le modèle américain, aux places protégées uniquement par deux minuscules pare-brise. La notice technique nous dit : « Dessiné pour la solidité, l'appareil supporte aisément les atterrissages brutaux des débutants. » A voir les bonds des élèves arrivant toujours sur la piste trop bas ou trop haut, trop vite ou trop lentement, on ne saurait louer plus qu'il ne faut le souci du constructeur d'établir un train à toute épreuve.

Henri BOURDENS.

(A suivre.)



Dans notre numéro 37 du 7 novembre, paraîtra :

« DÉCOUVERTE EN FORÊT »

Nouvelle inédite
de Marius Ary LEBLOND
(Prix Goncourt)

Dans le numéro 38 du 14 novembre, un roman d'agents secrets en Afrique :

« LES LIONS DU GOUBAN »

de René THOMASSET
dont les lecteurs ont apprécié le talent dans
FRANÇOISE et **LES CHERCHEURS D'OR**

Dans ce même numéro du 14 novembre, nous donnerons la primeur d'une grande Nouvelle inédite de

René GRILLOT

Prix de la Littérature coloniale.
Prix du Roman d'Aventures

« ON A TUÉ UN CAIMAN »