

TRAINING COMMAND

JOURNAL

D'UN ÉLÈVE PILOTE

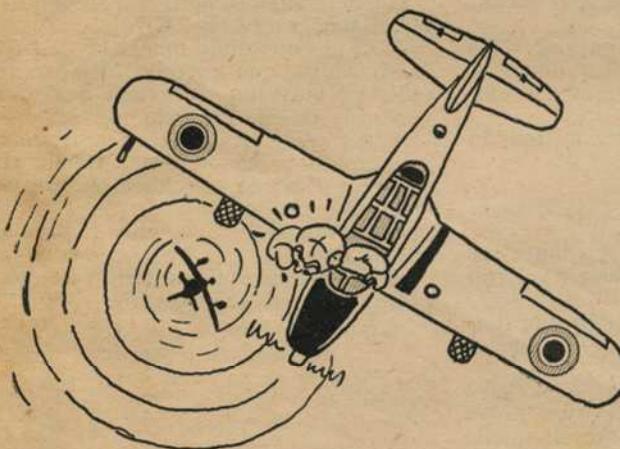
FRANÇAIS AU CANADA



LE PAYS DES BLÉS

II

(Suite)



Vrille.

CINQ heures du soir, le lendemain. Zaza, Jean-Pierre et moi expédions au mess un repas accéléré. Nous venons d'atterrir et devons repartir dès que nous aurons fini de manger. Nous sommes le 21 juin, c'est le jour le plus long de l'année, le soleil ne fait plus qu'un plongeon de quatre heures derrière l'horizon, et nous pouvons voler avec toute la lumière jusqu'à 10 heures du soir.

Repartant au Flight, nous combinons un mauvais coup.

— Rendez-vous à cinq milles pieds au-dessus de Carson Dam. Tu sais, le barrage au début de l'« Aerobatic Area »...

— D'accord... Mettons le programme au point.

— Tu feras une vrille, tu remontes, et j'en ferai une. Tu me diras après de quoi c'avait l'air. Et puis un petit *Dog Fight*...

Un *Dog Fight* — un « combat de chiens », — c'est un tournoi aérien, un ensemble de manœuvres qui réclame beaucoup de sûreté dans le pilotage et beaucoup d'expériences. Un moniteur qui nous entendrait devrait nous tirer les oreilles comme à de mauvais garnements. Mais nos vingt-cinq heures de vol ne s'émeuvent de rien, et nous ne doutons pas, connaissant à peine la table de multiplication, d'être capables de nous débrouiller parmi les plus fâcheux logarithmes.

Je suis prêt le premier, glisse les cartes dans mes bottes, signe d'un crayon maintenant désinvolte le cahier bleu qui me rend responsable de l'avion, empoigne le parachute, le casque et les lunettes, et, d'une routine égale, me retrouve en l'air, virant à cinq cents pieds pour sortir du circuit, attentif soudain au régime de montée, à la lente progression de l'altimètre, aux bonds brusques de l'aiguille du « vario », quand un cumulus me happe de sa succion, s'amuse un instant de mon inquiétude, me plaque d'une gifle brève qui me lance en avant

dans les bretelles. Quelle merveilleux pays où pratiquer le vol à voile ! Tout y est, le vent, les pentes, les montagnes, le soleil, le sol clair qui facilement s'échauffe et semble, à midi, dans l'ondulation liquide de l'air au ras des mottes, une mer immense à l'éblouissant fond de sel. Je me souviens, en dépit des deux cents chevaux du « Cornell » et cette facilité du vol mécanique, mon premier contact avec l'air. Je ne puis pas un parvenu dédaigneux de ses origines, et comment pourrai-je oublier les joies du planeur, les grandes ailes pointues cabrant au long des collines d'Ile-de-France, le tournoiement des machines silencieuses au-dessus du parc de Grignon, le modeste « XIA », sur lequel, un soir de novembre, j'ai, pour la première fois, dans un mélange d'exaltation et de terreur, vu s'allumer les aigrettes d'étincelles mauves aux frottements du câble sur les cailloux, senti les commandes durcir sous ma main, le sol se refuser, cesser de peser contre le patin de mon dérisoire appareil toute la masse de la terre, entendu plus doux qu'aucune musique ce grand bruit d'étoffe déchirée, de feuilles dans un tourbillon, ces sifflements de l'air dans les câbles plats de la cellule.

Comment pourrai-je oublier mes héros, Max Gasnier, Lamort, Malterre, les deux pures figures mortes d'Edmée Jarlaud et d'Olge Giraud, et surtout le plus grand de tous, le maître des courants, le seigneur du silence, Eric Nessler ? C'est pourquoi, aujourd'hui, j'imagine la jouissance que ce serait de poursuivre les ascendances dans ce ciel insolemment riche d'énergie, comme insolemment riche de biens terrestres est la prairie que je survole.

Au fond de la gorge, le barrage blanchit l'obscurité d'un grand croissant d'écume ; un peu plus bas, la ligne fine d'un pont tendu entre les deux rives révèle sur les sables dorés sa structure en ombre chinoise. Loin au sud, des rouleaux parallèles de cumulus s'amoncellent sur le lac Mac Grégor, découpent la lumière en grandes plaques verticales barioïlées, telles les flèches de soleil tombant de la rosace d'une cathédrale.

Au sol, la silhouette des nuages projette d'immenses zones bleues ou dorées, donnant à la prairie l'aspect d'une carte des départements. Un feu de paille au coin d'un champ semble remplir de son pétilllement, de son odeur, le ciel où sa fumée s'égare, s'allège, se dissout.

Je guette dans la poudre d'or flamboyant au nord la ligne noire des ailes de Zaza. Il monte d'une courbe régulière, jetant parfois un éclair quand, au hasard des remous, le soleil gifle en plein les panneaux de l'habitacle. Je vole à sa rencontre. Nous tournons en cercle, loin l'un de l'autre, semblable un peu à des étrangers timides qui ne savent pas s'aborder.

Enfin il se décide, bat des plans ; pour la première fois peut-être, je pilote entièrement d'instinct, toutes les fibres de mon attention tendues vers ce petit jouet jaune soudain dressé sur la queue, et qui, avec une sorte d'hésitation, glisse à demi sur le dos, s'engage à la verticale en tournoyant comme un fruit de sycomore. Je ne sais pas encore jauger, sentir entre le sol et moi ce matelas de cinq mille pieds d'air, de cet air que pourtant j'éprouve solide contre les commandes. Il me

semble que l'autre appareil est déjà à toucher le sol, tournant toujours follement. Ma gorge brûle. Je vire de plus en plus serré, fasciné d'épouvanter, traversé de mille peurs : les commandes de son appareil sont-elles bloquées ? Est-il évanoui dans son cockpit ? Ne se rend-t-il pas compte ? « Redresse, imbécile, redresse ! »

Le tourbillon s'arrête, si près du sol, semble-t-il ! Et déjà cette croix jaune enchaînée de brillants que je me peignais fracassée jaillit de la profondeur vers la zone où je tourne encore. Le voici à mon niveau, à mon tour ! Et c'est à Zaza de vivre les affres que je viens d'éprouver. Nous saurons désormais nous mêler du tassement apparent des distances verticales. Je dégringole quatre ou cinq tours, ne perdant guère plus de douze cents pieds, et, comme moi, un moment auparavant, Zaza attend une catastrophe imaginaire. Nous volons maintenant parallèles à cent mètres d'intervalle. Le voilà qui pique, me dépasse, redresse, parvient à la verticale et bascule sur le côté. Je rigole :

— Un peu manqué, ce loop ! A moi de jouer !

Je rends la main, surveille la vitesse, cherche à me remémorer les instructions de Christian : choisir un axe, une ligne de référence — cent quarante milles, — tirer doucement... L'horizon s'effondre sous le nez, le siège appuie de moins en moins sous mes fesses... L'appareil passe sur le dos, flotte, je pends dans mes bretelles mal serrées, tout mon univers renversé semble soudain mollir, une aile glisse, l'avion tangue un bon coup et se retrouve en position normale sans que j'aie rien compris ou rien fait d'effectif. Cette première tentative a été plus que lamentable. Remettons ça !

Cette fois-ci, j'ai pris un peu plus de vitesse, tiré le manche d'une pression mieux graduée. Quand l'autre bord de l'horizon bascule lentement derrière ma tête renversée au maximum, j'ai encore une vitesse suffisante pour tenir contre le palonnier. La terre réapparaît à la verticale devant le nez ; je réduis les gaz, redresse progressivement. Je fouille le ciel du regard. Zaza a disparu durant ces évolutions. Mais que m'importe ? Je mets le cap sur le terrain, gonflé d'une joie immense. Pour un peu, j'echanterai, — ma foi, je chante... Et comment ne serai-je pas pénétré de plaisir et d'orgueil ? J'ai « bouclé la boucle » seul, sans qu'aucun moniteur m'ait jamais appris à le faire. Le goût d'amertume que j'avais gardé du premier vol solo a disparu ; jamais ma forme n'a été plus brillante, le ciel plus vif, les Rocheuses mieux pastellisées d'ocre et d'autre-mer.

Je donne au manche des petits coups de paume, et un frisson se propage au long des plans, selon la vibration des ailerons, le même frisson de jouissance animale qui me fait recroqueviller les orteils sur les pédales du palonnier.

*

Dans la salle, des élèves au Flight, les jeux de cartes et les journaux illustrés disparaissent, et chacun s'abîme dans quelque livre de cours avec un zèle trop grand pour sembler réel. John, qui surgit de son bureau, détaille la scène en souriant dans ses moustaches. Il brandit une feuille de papier, l'ancre au mur de deux punaises.

— Vous commencerez ce soir le vol de nuit. Vous trouverez sur cette feuille ceux qui en sont aujourd'hui, ainsi que l'heure de début, le nom de votre moniteur et le numéro des avions.

Il disparaît, et, dans un fracas de bancs renversés et de bousculade, nous nous précipitons vers la liste. Le vol de nuit ! Nous le sentions venir, avec tout son attrait de mystérieux, de difficultés, de dangers plus imaginaires que réels au reste.

Les anciens, les quelques membres du cours précédent le nôtre, nous regardent avec une pitié condescendante de bon aloi. De quel prestige ne s'aureolent-ils pas pour nous ? N'ont-ils pas tous passé le « test » de soixante-cinq heures, épreuve redoutable qui consacre notre formation d'école élémentaire... Ce sont pour nous des pilotes, et nous ne pouvons deviner la sensation de faiblesse qui sera encore nôtre quand nous atteindrons le point où ils en sont aujourd'hui.

Voici justement que Bogel pérore. C'est un « pilotage » de soixante-dix heures d'expérience. Il a été hier faire un voyage de navigation solo : le premier — une simple ligne droite de cent cinquante kilomètres et retour. Cet exploit est à nos yeux égalable aux plus belles aventures de Magellan ou de Bougainville. Et, ma foi, à l'écouter, cette idée ne perd point son lustre.

Le voilà assis sur le coin d'une table, un foulard blanc négligemment noué au col, une paire de gants de daim à la main, une casquette, chose impressionnante pour nous, pauvres caporaux équipés du calot standar R. A. F., bref, un beau modèle pour les portraits de pilotes des journaux du dimanche.

Il nous révèle la sauvagerie de la prairie déserte, le lent basculement d'horizons inconnus, à la mesure de la progression du « Cornell » dans un ciel qu'on peut si facilement imaginer vierge, et nous sentons — oh !... il n'y met aucune affectation ! — quelle dose d'audace, de science et de sang-froid il faut pour ainsi partir loin des terres familières, hors de vue du nid, loin au delà de cet immense lac Mac Grégor que dans nos vols

les plus aventureux nous avons vu parfois scintiller comme une ligne d'argent à ras du ciel, mais que nous n'avons jamais approchée.

Un cercle d'admirateurs l'entoure, l'interroge maintenant sur le travail nocturne que nous abordons ce soir. Mais nous sentons cette muraille toujours présente entre les gens « qui savent » et ceux « qui ne savent pas ». Les sensations du vol, les petits trucs par lesquels on efface les difficultés, cela ne se communique qu'entre égaux. Il n'y a là aucun snobisme, aucun mépris, aucune mauvaise volonté. Simplement il est impossible de comprendre, sans l'avoir expérimenté, l'aplatissement de la ligne des balises et ce sentiment, plus instinctif que raisonnable, qui soudain dit « le sol est là... » et vous fait tirer le manche d'une mesure indescriptible au profane.

La nuit... Une nuit d'été sur la prairie, douce, odorante, avec une couche de nuages ténus à peine suffisants à cacher les étoiles. On sent, dans l'ouest, la présence immense du bloc des Rocheuses et, à l'est, le poids de la nuit sur tout un monde.

Un entrelac indéchiffrable de points lumineux multicolores : les balises de la piste, celles des limites du terrain, les lampes rouges au sommet des hangars, des poteaux téléphoniques, du mât des manches à air.

Un mécanicien me guide, lampe à la main, jusqu'à mon avion. J'entends, derrière, le moniteur se harnacher avec des grognements qu'on dirait d'agonie. Je cherche les contacts dans le noir, allume l'éclairage du cockpit, les feux de position, parcours de la main les outils familiers de notre art ; je me réjouis de sentir, dans ce monde noir vaguement hostile, le contact tiède de la poignée du manche, le levier des volets contre mon pied gauche, le bourdonnement confus de l'horizon artificiel. Sur tous les cadrans, les aiguilles oscillent entre des chiffres lumineux vert pâle, tout ensemble rassurants et un peu fantomatiques.

— Quand vous serez prêt, vous pourrez partir, dit mon moniteur. Roulez très doucement.

Je fais signe d'enlever les cales, me dégage de la ligne, guidé par les lampes des mécaniciens courant avec des allures de feu follet entre les cercles dorés des hélices.

Sorti du carré illuminé au pied de la tour-vigie, la plongée dans le noir me rend plus calme. Je devine mieux le schéma de répartition de ces centaines de lucioles, l'idée intelligente derrière cet apparent chaos. Auprès de la voiture de contrôle, voici « l'arbre de Noël » : un poteau orné de trois lampes tempête, verte, rouge et blanche, où je m'arrête en attendant l'autorisation de décoller. Les flettner réglés, j'envoie en morse la lettre de mon appareil. La piste est libre, on me répond en me douchant d'un rayon vert.

Devant moi, un alignement de flammes blanches qui paraissent allongées jusqu'à l'horizon. C'est l'axe de décollage. Je m'hypnotise sur la dernière de ces lampes, ouvre les gaz, et me voici en l'air sans trop savoir comment. Je souffle.

— Éteignez les lampes de signalisation ! crie le moniteur. Et montez droit ! Vous avez déjà dérivé de vingt degrés à gauche. Surveillez la vitesse !

En virant à huit cents pieds, j'ordonne enfin le monde : au nord, cette tache rose dans le ciel, c'est Calgary, à vingt kilomètres, encore visible. Ces éclats spasmodiques à l'ouest, ce sont les gerbes de flamme qui, depuis des milliers d'années, jaillissent du sol sacré aux Indiens de Turner Valley. Ce faisceau blanc qui rampe en-dessous de nous, c'est une voiture sur la route — peut-être l'autocar de Lethbridge, bourré de



Vol de nuit.

cow-boys, de filles de ferme et de métis qui rentrent à Okotoks, après une journée au marché à bestiaux de la grande ville.

L'incohérence des lumières du camp s'est assagie. C'est en plan que leur esprit se révèle: la ceinture rouge des obstacles, la ligne blanche de la piste, le triangle tricolore de l'arbre de Noël, les grands panneaux jaunes aux fenêtres immenses des hangars, répétés en vert sur les pelouses. Ce reflet, plus clair dans la masse solide des pins, c'est le lit de la rivière, les sables et l'eau vive.

Je demande la permission d'atterrir, la main sur le manipulateur, détaille la lettre. Au bout de la piste, un point vert vif, tâtonne, glisse sur mon cockpit, répète le signal.

— Ne virez pas encore, conseille le moniteur. Vous êtes trop près.

Je laisse les feux s'éteindre sous le plan, renaitre derrière mon épaule. Le sillon de la rivière s'est élargi, est devenu une nappe.

— Maintenant...

Nous planons vers le sol. L'indicateur d'angle de descente tourne du blanc au rouge.

— Vous êtes trop court. Mettez plus de moteur.

J'obéis sans avoir bien compris. Toute mon attention est concentrée sur la série de flammèches qui se rapprochent les unes des autres, comme un pointillé de plus en plus serré. Je cherche à deviner le sol; tout prêt, je le sens sans oser tirer sur le manche, la crainte de la perte de vitesse l'emporte sur tout.

La voiture de contrôle bondit vers l'arrière, apparue une seconde, à peine un reflet jaune. Je sens le moniteur tirer le manche... Trop tard! Nous cognons lourdement des roues. Le moteur hurle soudain, nous nous retrouvons en l'air.

— Vous avez les commandes, annonce le sauveur du siège arrière. Rentrez les volets à trois cents pieds... et n'oubliez pas d'arrondir au prochain atterrissage.

*

Le vol de nuit se poursuit dans la fin de juin et me rebute. Je ne puis encore deviner les joies immenses que j'en tirerai à un stage plus avancé de mon expérience, et, pour le moment, mon seul sentiment défini est une frousse terrible. Je ne tremble pas pour ma vie: je sais décoller et voler potablement, mais mes atterrissages sont catastrophiques. J'arrondis trop tard ou trop tôt — généralement trop tard — et il me semble qu'il n'a pas fallu moins d'un miracle pour que je n'écrase pas le train d'atterrissage et qu'en tout cas cela ne saurait tarder. J'imagine trop bien l'appareil brisé au milieu du terrain, les signaux rouges suspendant les envols et cloquant au ciel ceux qui attendent pour se poser, l'ambulance qui fonce entre les balises, et le lendemain, dans le bureau de « Spitfire » :

— Vous avez cassé un avion. Vous savez ce que ça coûte ? Nous ne pouvons tolérer ce gaspillage. Les notes de vos moniteurs sont formelles, vous êtes incapable de voler de nuit. Dans ces conditions, il faut abandonner l'idée de devenir pilote.

Aussi quand, après trois heures et demie de crainte nerveuse adoucie par la présence de l'instructeur, celui-ci me déclare: « Je crois que vous pouvez aller solo », je suis à deux doigts de trouver une excuse pour ne pas me risquer. Mais le démon me tient bien, et je m'entends répondre :

— Rien ne me plairait mieux, si vous me croyez capable. Et j'ajoute lâchement :

— Vous ne trouvez pas mes atterrissages un peu durs ?

— Oh! vous êtes certainement capable. Ne cassez rien, c'est tout ce que je vous demande...

Il descend, et je me trouve soudain poussé seul, avec les sentiments d'un gosse délaissé dans une chambre obscure: peur, curiosité, pas mal de fierté aussi d'être considéré comme un grand. Toute hésitation s'anéantit devant la série vacillante des balises de piste; la lueur rose de Calgary est au fond du ciel un baiser tendu vers moi. En me posant, je fais partir en fumée pour une bonne vingtaine de dollars de pneu. Qu'importe ? Cette nuit, je me suis reconnu un homme.

*

Insensiblement, le vert de la prairie est devenu un or chaud sous le dur soleil de juillet, et, dans nos carnets de vols, la liste des exercices s'est allongée; la feuille de travail se noircit de petites croix — tant de vrilles, tant d'atterrissements forcés, tant de glissades, de loopings, de tonneaux, de prises de terrain au moteur; nous savons maintenant nous poser vent de travers, serrer un virage dans le plus court rayon possible, prendre un cap et le conserver. Nous avons passé des heures, sous une capote noire, à suivre sur les instruments les fantaisies de l'air et appris à nous diriger, sur la foi de quelques aiguilles, aussi sûrement que dans le ciel le plus clair. Fortunes diverses, heures d'exaltation, de joie insouciante, parfois aussi de monotone, avec la sueur qui tombe goutte à goutte sous les bras, le casque qui moitit, l'exercice manqué,

qu'on recommence pour le manquer encore, et le moniteur qui s'exaspère malgré toute sa patience et soudain éclate: « *Holy cats, man, are you a complete idiot?* » et qui vous assure que vous avez peut-être des aptitudes pour l'agronomie, mais sûrement pas pour le pilotage.

Et, un matin où vous ne pensez guère à mal, Fisher vous appelle et vous dit :

— Vous avez maintenant soixante-cinq heures. A 11 heures, le flight-lieutenant Mac Cormick vous prendra pour le test final. Ne vous excitez pas, restez calme et faites-moi honneur.

A l'heure militaire, le bureau des officiers examinateurs dans la tour.

— *Reporting for 65 hours test....* dites-vous en votre anglais bien personnel et avec un accent à rendre jaloux un Canaque.

— Bien, répond un colosse enveloppé d'une combinaison de toile verdâtre, plus semblable à une bâche qu'à un vêtement. Donnez-moi votre carnet de vol... Voyons... Vous semblez avoir fait ce qu'il faut. Le numéro de l'appareil est 492.

Un « Cornell » au nez barbouillé de minium: l'un des appareils spéciaux du « Testing Flight ». Je lui trouve aujourd'hui l'air intimidant. Saurai-je encore atterrir ? Je me traite intérieurement d'imbécile.

Pendant une heure et demie, je semble avoir pour but de perdre autant de graisse que possible, et ma chemise trempée de sueur pourrait être passée dans la rivière. Sentiment d'épouvante. J'ai sûrement tout raté. Ce tonneau à droite, le nez est tombé..., et, dans l'atterrissement forcé, n'étais-je pas un peu long ?

Après le retour au sol :

— Votre moniteur vous dira mes observations.

L'examineur en bâche verte disparaît dans sa tour d'ivoire.

Pendant deux jours, je ne mange plus, ne dors plus, aborde les officiers avec le sourire gêné du gosse qui ne sait si on s'est aperçu de son dernier méfait.

Enfin Fisher sort une feuille de sa poche, annonce l'air sévère :

— Ne vous avais-je pas dit de mettre toute la gomme dans le virage en montant ? Et qu'est-ce que vous m'avez fait, en acrobatie ? Ce n'était pas très brillant !

Je flaire la catastrophe et me disculpe.

— J'ai le bras trop court pour tourner le tonneau à gauche.

— Je vous avais conseillé de renverser la main. Enfin vous avez soixante-douze pour cent, ce n'est pas trop mal. Il paraît que votre atterrissage de précaution était très bien... Voulez-vous aller faire une heure de solo ?

Si je veux ? Je signe la F. 17 d'un crayon délivrant. Et, en allant à l'avion, les joues me cuisent tant je réfrène l'envie de rire qui m'emplit.

— Maintenant je vole pour mon plaisir ! A nous l'espace... Il a dit que mon atterrissage de précaution était bien... Parbleu... *

C'est à pleine gorge que j'entonner, en décollant :

— *Up we go... into the wild bleu yonder !*

Henri BOURDENS

(A suivre.)

A L'OMBRE DES ARBRES A HUITRES

A la Trinité, aux Barbades et à Cuba, il existe des arbres sur lesquels poussent des huîtres !

Ces mollusques, il est vrai, ne s'accrochent qu'aux basses branches des mangrovières, mais ses branches portent souvent plus d'huîtres qu'un poirier ne porte de poires.

Les arbres en question, en effet, se trouvent dans des lagunes ou des marais qui bordent la côte, et les huîtres viennent s'y incruster aussi haut que les portes la marée. Au moment du reflux, le spectacle de ces arbres couverts d'huîtres provoque une sensation bizarre.

Un autre arbre singulier, l'arbre à lait — arbol de leche, — se rencontre fréquemment dans les Cordillères septentrionales de l'Amérique du Sud. Humboldt, le célèbre naturaliste, en a fait une étude détaillée:

« Les feuilles, écrit-il, paraissent mortes et desséchées. Mais, si l'on abat le tronc, il s'en échappe un lait sucré et nutritif. Cette fontaine à lait a son rendement maximum au lever du soleil. Les indigènes se munissent alors de vastes récipients pour recueillir le liquide lacé, qui a une teinte jaunâtre et dont la couche supérieure est épaisse comme de la crème. »

L'arbre à huîtres et l'arbre à lait, qui l'eût cru ?

R. H.