

# TRAINING COMMAND

## JOURNAL

### D'UN ÉLÈVE PILOTE



### FRANÇAIS AU CANADA

PREMIÈRE PARTIE

## LE PAYS DES BLÉS

(SUITE)

**L**UNDI matin, cinq heures. Qu'il est dur, ce jour-là, de se tirer du lit si tôt ! malgré l'attrait, devant nos fenêtres, d'un ciel surréaliste, soie jaune fanée frappée de deux minuscules nuages d'un grenat très sombre. J'hésite au moment de sortir du lit. Dois-je aller voler, ou me faire inscrire à la visite médicale ? J'ai pris, hier après-midi, à la rivière, un coup de soleil que maintenant je ressens durement. J'aurais dû me méfier de la vigueur de ces reflets sur l'eau et, pour une première journée passée toute au grand air après une année de brumes d'Angleterre, prendre plus de précautions. Déjà, sur les omoplates, la peau se détache en larges rubans translucides.

Mais j'ai assisté à une scène qui vaut bien un coup de soleil ! Ce Canada, si plein de phénomènes météorologiques, m'a offert le spectacle d'une trombe en privé... L'air était parfaitement calme, et pas un souffle ne faisait bruire les masses de feuillages accrochés à la paroi presque verticale du cañon. Nous n'étions que deux, descendus entre les arbres jusqu'à ce dégagement de roches où nous patauguions entre les remous d'eau vive. Un claquement sec nous fait lever la tête.

— Regarde, me dit Paul qui reste bouche bée.

A deux cents mètres à peine, en amont, un délire soudain semble animer les arbres. On dirait qu'ils se battent, tant leurs têtes s'agitent dans un grand froissement et le fracas des branches entre-choquées. Cette détonation qui nous attira, c'était le bris d'une énorme branche de sapin. Nous la voyons monter en tournoyant vertigineusement, très haut au-dessus de la crête, disparaître comme un oiseau géant au coude de la rivière. Et voici qu'à son tour l'eau bouillonne, un remous naît où, une seconde avant, elle glissait calme. Des gouttelettes jaillissent, de plus en plus nombreuses, jusqu'à paraître une colonne liquide sans fissure, un pilier tortueux et fluët, qui ondule, se lève vertical à une dizaine de mètres de hauteur, se dandine quelques secondes et retombe sans forces.

Les arbres se calment, retombent dans leur repos. Nous n'avons senti aucune brise, aucun mouvement de l'air...

— *Holy Smoke!* s'exclame Paul, élevé à New-York, retrouvant sous l'émotion les expressions américaines ; c'est lui qui se fait mon guide à travers le dédale du « slang » yankee.

Pour moi, la surprise m'empêche un long moment de sentir la cuisson du soleil sur mes épaules nues. Et ce matin, décidant de voler malgré tout, je me mords les lèvres comme les courroies du parachute me brûlent de leur frottement.

Nous faisons des tours de piste, des « circuits », selon notre vocabulaire : c'est-à-dire un décollage, quatre virages vers la gauche et un atterris-

sage, le tout devant former un rectangle aussi parfait que possible. Pour le moment, tous mes ennuis viennent de ce maudit décollage en ligne droite. Je ne sais pas encore mater cette rébellion qu'inspire au « Cornell » le mouvement de la manette des gaz. Cinq heures de vol maintenant : je devrais être « lâché » avant peu... mais mes départs les plus heureux se font selon un vaste arc de cercle ; quant aux autres, ils évoquent la régularité d'une courbe de température dans un dessin humoristique.

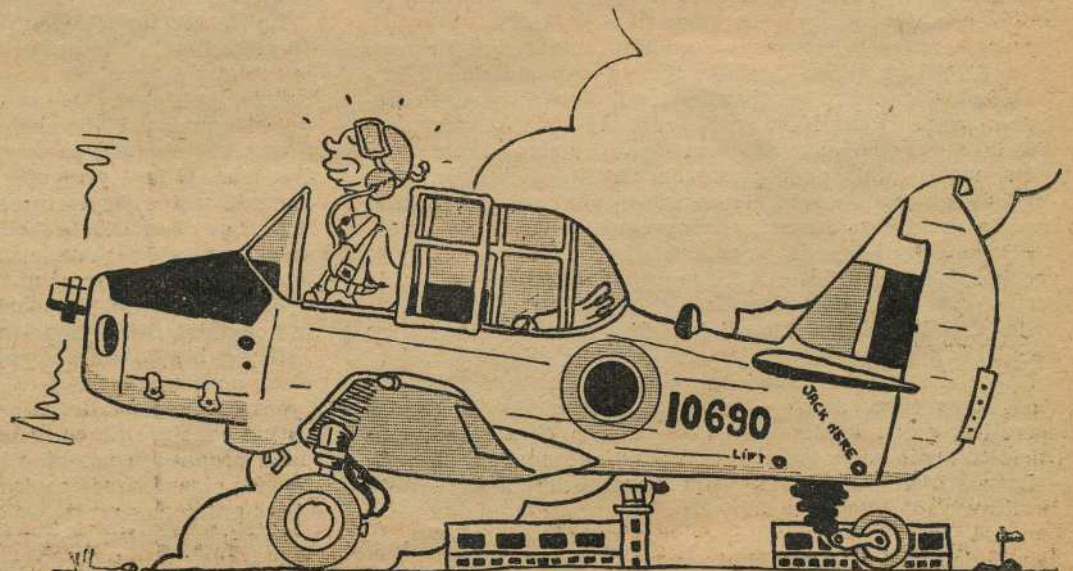
Après une série de « boums » decrescendo, je termine le cinquième atterrissage de la séance et ma sixième heure de vol. Mon dos pelé est à vif, la gorge me brûle, et mon seul désir est d'avaler trois cachets d'aspirine et de me coucher.

La voix de Fisher me tire d'un rêve de draps blancs et d'obscurité fraîche, et ses paroles sont si merveilleuses que mon mal s'efface du coup.

— Durant les trois derniers circuits, je n'ai touché à rien, et vous avez piloté l'avion absolument seul. Je pense que vous pouvez être lâché. Le Flight Commander va faire un tour avec vous, et, s'il est satisfait, vous pourrez partir seul. J'ai les commandes.

Je lâche le manche et me laisse béatement aller en arrière. Nous roulons à toute vitesse, seul un moniteur peut se permettre cette fantaisie, qui coûterait cher au malheureux élève trop pressé de partir ou de rentrer.

— Vous voyez, dit Fisher, comme nous disposons casques et parachutes, ça n'a rien de compliqué. Souvenez-vous, au décollage, de repérer un point éloigné — un arbre, une maison, voire un nuage — et restez dans cette direction. Ne vous énervez surtout pas, pensez à ouvrir les gaz en grand dans le premier virage et tout ira bien. Il faut que vous signiez la feuille de vol pour pouvoir aller seul dès que Mr. John vous le dira.



Le premier solo.



Violetta me tends la « F. 17 », sur laquelle tous les vols sont enregistrés, et, en dépit de mon malaise, avec quelle joie j'appose pour la première fois mes initiales dans la colonne « capitaine de l'avion ». Seul maître à bord... et seul membre de l'équipage, mais, pour l'orgueil de son pouvoir, Alain Gerbaud égale bien le commandant du *Normandie* !

Moustache hérissée, le lieutenant John m'appelle. Il faut bien du courage pour être moniteur. Subir, au siège arrière, les lubies d'un gaillard dont la maladresse fait bondir, sans toucher aux commandes, sans s'énerver, répétant cent fois par jour les mêmes conseils de la même voix égale : « Attention à votre vitesse ! Surveillez la bille ! Vous êtes trop court, mettez un peu de gaz ! » Quelle patience angélique, quel dévouement cela ne demande-t-il pas ! Ces hommes sont les meilleurs pilotes qui puissent se trouver. On ne les a pas envoyés au combat dont ils rêvent tous ; ils ne connaîtront jamais, sans doute, la plénitude de joie que donne le vol sur un chasseur, le poids, la vitesse, l'armement du Spitfire ou du Mustang ; ce n'est pas pour eux le retour au terrain après une victoire, les décorations, l'admiration des foules. Leur part, c'est de guider dans un appareil de deux cents chevaux — une trottinette ! — une série de fous dangereux qui mettent, en dépit de toutes les injonctions, du pied contraire dans les virages, du manche en arrière après un bond d'atterrissage... à eux, les maîtres de l'acrobatie, les tonneaux glissés lamentablement, les loopings en ballon de rugby, les renversements où l'appareil hésite et ne sait de quel côté tomber. Parfois ils se navrent, après une séance où l'élève fut par trop cruel. « Je suis là à ne rien faire, alors que si j'étais en Angleterre... » Ils ne se rendent pas compte — personne, je crois, ne s'en rend compte — que les vainqueurs des batailles de demain ce sont eux, que ce cadet aujourd'hui d'une balourdise à pleurer, d'ici quelques mois, peut-être, glorifiera l'œuvre de son moniteur dans l'effondrement d'une paire d'ailes gammées.

Pour la cinquième fois ce matin, John prend son parachute et marche au sacrifice.

— L'avion est le 10 690. Allez le mettre en marche, je vous rejoins.

Tout en appuyant sur le bouton nickelé du starter de la main droite, tandis que de la gauche j'agite frénétiquement la pompe à essence, je me répète, pour la vingtième fois, les maxims du bon élève pilote : « Rester calme... attention à la vitesse dans l'approche... Holy smoke ! que j'ai mal dans le dos ! Est-ce que les pédales du palonnier sont ajustées à ma taille ? Ne pas oublier les freins dans le « Dowäwind »... »

Le casque en équilibre au sommet du crâne, John grimpe dans le baquet arrière. Je sens, plus que je n'entends, sa lutte contre les bretelles du siège. Je perçois le léger chuintement métallique au moment où, enfin attaché, il connecte ses écouteurs au tuyau de l'aviophone. Je tourne légèrement le petit rétroviseur placé au-dessus de ma tête et l'aperçoit empouissant l'embouchoir dans lequel il va émettre ses instructions. Voici la phrase sacramentelle.

— *Can you hear me all right ?*

— O. K., sir...

— Très bien. Voici ce que vous allez faire. Dès que vous serez prêt, roulez jusqu'à la voiture, décollez, tour de piste et atterrissage. Par-dessus tout, efforcez-vous d'agir comme si je n'étais pas là. Je ne toucherai à rien, je ne vous dirai pas un mot. Vous devez vous sentir absolument libre.

Du bras, je signale : « Enlevez les cales. » Frosty se baisse, tire la corde ; lentement, je lâche les freins. L'appareil se dégage de la ligne. N'oublions pas... un coup de pédales pour vérifier le bon fonctionnement des câbles de commandes. L'appareil se bloque sur son avancée, avec le petit coup de queue de l'animal arrêté au bout de sa laisse. Laissons-le repartir, en longs zigzags, selon les règles, avec toute l'attention portée sur la bande de roulement où se dandinent pareillement d'autres canards jaunes.

Cette marche en ligne brisée est obligatoire pour permettre au pilote de voir devant lui en dépit de l'écran du capot. Nous nous arrêtons face à la voiture, et j'énonce à haute voix, dans l'orifice noir du tuyau se balançant devant moi comme une couleuvre, les vérifications indispensables.

« Trim »... réglé pour le décollage. « Mixture » riche... essence... réservoir droit, pression cinq livres ; O. K., les gauges O. K. aussi... Volets en positions haute.

— Bien ! vous pouvez y aller.

Le ciel et la piste sont maintenant libres, la lumière verte bondit de la voiture starter.

Tout va mal, évidemment. Je ne roule pas droit, la montée est trop plate, les virages trop inclinés et glissés... Je prends deux cents pieds de trop dans le passage vent arrière, j'oublie de déverrouiller les volets. La vitesse dans l'approche dépasse de vingt milles tout ce que prévoient les instructions techniques. Pour couronner ce chef-d'œuvre de gâtisme, j'arrondis trop haut, laisse l'appareil tomber lourdement sur une roue, si loin du début de la piste que, sans une vigoureuse application des freins, notre vol se terminait au fond du chemin creux qui borde le terrain.

John fulmine :



*Infirmerie.*

— Je me demande à quoi diable pense Fisher de vouloir envoyer voler des outils de cet acabit !

A mon usage :

— Vous allez refaire un circuit, en surveillant ces virages, quinze degrés d'inclinaison, pas trente, souvenez-vous que l'altitude à observer est de mille pieds et que les deux roues et la béquille doivent toucher le sol au même instant. Si vous pouvez faire cela, je vous laisserai peut-être partir.

Je tremble d'énerverment et de fièvre. Chaque mouvement de l'appareil, chaque cahot, comme nous roulons au sol, ravive, en me secouant dans le harnais, la brûlure de mon dos. Avec quel plaisir j'enverrai tout cela au diable ! Mais je veux par-dessus tout aller solo. Il me semble que si je rejetais cette occasion, elle ne se représenterait plus ; mieux encore, que si je ne vole pas seul ce matin, c'en est fini de ma carrière de pilote... morte dans l'œuf.

Le second circuit ne vaut guère mieux que le premier ; tout au moins, j'atterris presque correctement, et à aucun moment n'ai-je commis de faute grave. Encore grommelant des recommandations, John émerge de son trou, et, tandis qu'une mécanicienne fixe les bretelles pour qu'elles ne viennent pas s'entortiller aux commandes du poste arrière, il me répète une dernière fois :

— Rien qu'un tour ! et attention à ce premier virage !

Mais, déjà, je ne l'écoute plus. Il est à terre, me regardant rouler, une lueur inquiète aux yeux, se frottant le menton d'un air pensif. Quelle responsabilité n'est pas la sienne à chaque élève qu'il lâche ! C'est celle de la mère oiseau qui pousse ses petits hors du nid, avec cette différence : l'oiseau sait d'instinct que ses petits savent voler, le moniteur ne peut que l'espérer.

Je n'ai donné qu'un coup d'œil à sa silhouette squelettique dans les shorts trop larges, boursoufflés comiquement par les courroies du parachute. Toute mon attention est concentrée sur la bande gris bleu. Je réalise mal le fait que je suis seul, complètement livré à moi-même ; cela a un caractère irréel. L'officier de contrôle va sûrement me refuser la piste ; ou le moteur s'arrête soudain. Il est impossible que, sans aide, sans conseil, je puisse seulement décoller... et si, après, j'allais ne plus savoir atterrir ? Je m'imagine, une seconde, cette scène à la Adémaï : le « Cornell » glissant vers le sol et, au dernier moment, la frousse paralysante, les gaz frénétiquement ouverts en grand, jusqu'à l'épuisement de l'essence et la catastrophe... Je me traite fort proprement d'idiot, en accomplissant, avec plus de soins que jamais, les manœuvres précédant le décollage. Pour être tout à fait sûr, je clame tout haut, comme à chaque vol précédent : « Trim... Mixture... Fuel... Flaps... » Bien que cela soit maintenant inutile, tant que j'y suis, je sélectionne les magnétos. Mon Dieu ! Sur celle de gauche, je perds au moins soixante-quinze tours. Ne devrais-je pas retourner au Flight et demander un autre avion ?

La lumière verte m'arrache à ces puérilités. Artaban avait l'âme de la tendre Violetta, auprès de moi, ce matin. En tournant dans l'axe, je prie pour que l'officier de contrôle remarque bien que je suis tout seul, que le siège arrière est vide, qu'il admire ma classe de pilote dans ce décollage, comme je sais seul les faire...

Les deux cents chevaux du moteur Ranger sont aujourd'hui plus harmonieux que toutes les symphonies et tous les concertos quand, manette à fond en avant, ils entonnent leur chanson. Fuite accélérée de l'herbe de chaque côté des cailloux gris tachés de bitume. Un coup d'œil au passage sur les hangars, je distingue les silhouettes kakis sur le Tarnac : les



copains me guettent sans doute; et Fisher et John, je les imagine disant : « Ce décollage, quand même ! Ce type a l'étoffe d'un pilote, il ira loin ! »

La barrière, la route ocre, limite du camp, glissent sous les plans. Voici cette ferme hollandaise flanquée d'une éolienne primitive. Étonnante liberté d'esprit ! Je remarque un chien poursuivant des moutons, la couleur mauve des Rocheuses face au soleil encore bas... Jamais, auparavant, je ne m'étais arrêté à ces détails. Machinalement, déjà, je parcours du regard la planche de bord : « Pression d'huile... parfaite, température cylindres... O.K., cinq cents pieds, gaz à fond, attention à ce virage. Pas mal. Bille au milieu. Un peu plus de pied à droite... pas trop. » Mille pieds. Gaz réduits, virage, je suis encore trop crispé. Il faut décontracter. Que ce parachute me fait mal !

Je me tortille sur mon siège, cherchant à me retourner. Bien que prévue, quelle émotion c'est d'apercevoir, au lieu d'une tête casquée, le dossier du siège vide, l'accordéon blanc de la capote P. S. V. et l'empennage étincelant.

Par-dessus le bruit du moteur, le silence aussi se remarque. Un moniteur ne se laisse jamais oublier : normalement, je serais en train de me faire semoncer : durant mes quelques secondes d'inattention, j'ai gagné cent cinquante pieds de trop. Mais je suis seul à le savoir, et personne ne m'en fait grief...

Virage vers le terrain. Pourquoi ne pas s'amuser ? Forçons la note : celui-là avait au moins vingt-cinq degrés. Ça, ça n'est pas du travail de débutant ! Attention au plané ! La vitesse est bien... Non d'un chien ! cet idiot d'officier de piste laisse décoller un autre appareil ! Je n'aurai jamais la place de me poser !

Je guette anxieusement la voiture. Une étincelle rouge naît dans la coupole ; devient un rayon, me suit dans la descente : la piste m'est refusée.

Pas d'affolement ! Plein gaz, attention à la vitesse ! Montée à trois cents pieds ; les volets qu'il faut rentrer... A chaque mouvement, la légère chemise me brûle comme un fer rouge. J'ai mal à la tête, à la gorge. Plus rien ne m'émeut, des ombres qui courent sur les blés ou de l'éclair argenté des bouleaux au long de la rivière.

Seconde approche. Ma parole, cet officier de piste me persécute ! L'infâme laisse, une fois encore, partir sous mon nez un nouvel impatient. Peut-être aurai-je la place de me poser ; il ne m'envoie aucun signal. Mais prudence d'abord ! Je ne veux courir aucun risque. Prolongeons le plaisir d'un tour supplémentaire.

Le plaisir ? Ce n'en n'est déjà plus un... Au cours de ce troisième circuit, je pense avec amertume que l'aviation est un métier odieux, et qu'il faut être bien fou pour vouloir devenir pilote.

Cette fois, la piste est libre. Je plane... beaucoup trop vite (on m'a tant dit « la perte de vitesse, c'est la mort »). Le sol arrive d'un seul coup. Je redresse brutalement... Trop tard ! Bang ! Les roues cognent le ciment avec une force inouïe ; l'appareil rebondit, glisse sur le côté, s'effondre à nouveau, hors de la bande, dans les hautes herbes.

Les conseils de Fisher : « Ne craignez pas de remettre les gaz si vous manquez l'atterrissage. » Eh bien ! je crois que celui-ci est manqué ! N'ai-je pas écrasé une jambe de train ? Ma main a précédé la pensée, et déjà je saute la barrière, dans le miaulement du moteur brutalement réveillé. Je pleurerai de douleur et d'énervement ! Pendant la montée, je me vois, soudain, tel que je suis : crispé, tremblant, les jambes arc-boutées contre le palonnier, comme si je voulais l'arracher.

Je me gratte les lèvres de l'ongle : elles sont couvertes d'une sorte de graisse écailleuse retrouvée chaque fois que la peur ou l'agacement me dominant. Je me trouve si ridicule que j'éclate de rire, un rire maladif néanmoins calmant. Quatrième approche, le sol s'épanouit, j'ai tiré au bon moment. Les roues effleurent le sol. Je perçois le frottement des amortisseurs comme le poids de la terre se colle à la machine.

Au bout de la piste, je pousse, ma parole, un soupir de soulagement. L'appareil est intact... Je n'en n'attendais pas tant !

Mais, en roulant vers le Flight, à ma joie d'avoir volé seul, se mêle l'anxiété de devoir subir, avec les sarcasmes de mes camarades, les reproches de Fisher pour la triste démonstration que je viens de donner.

— D'où viens-tu ? me demande Peter, comme je lance mon parachute sur un placard.

— Mais... de mon solo, mon vieux !

Je suis déçu. Comment, on ne me guettait pas ? Fisher n'est même pas présent. Il vole, en ce moment, avec un autre élève. Mais John, qui travaille à son bureau, lève la tête.

— Alors, Bourdens, c'a été ?

A mon soulagement de ne pas avoir à essayer ses imprécations, se mêle une sorte de désappointement. Comment, ce plus bel exploit de l'histoire de l'aviation est resté sans aucun témoin ? La franchise, toutefois, m'oblige à répondre.

— Euh... j'ai fait un atterrissage plutôt lourd... J'ai dit aux mécaniciens de jeter un coup d'œil au train.

— Enfin, c'a été ?

— Euh ! oui...

Je prends mon courage à deux mains :

— Puis-je aller à l'infirmerie ? Je ne me sens pas très bien, et je voudrais de l'aspirine.

— Mais, certainement. D'ailleurs vous ne volerez plus ce matin. Vous n'avez qu'à vous reposer.

\*

Un thermomètre au creux de l'aisselle, je revis, dans la fraîcheur du bâtiment-bureau du docteur, les péripéties de mon vol. « Dans le fond, ça n'était pas si mal... Il y a bien ce premier atterrissage... Mais le vent était de travers, et, d'ailleurs, j'ai eu l'instinct de remettre les gaz tout de suite. »

Les murs du bâtiment sont vert pâle, et la lumière, tamisée par les grillages des fenêtres, fait jouer dans la pièce des reflets d'aquarium. Les nerfs s'apaisent ; cette odeur d'éther et de bonbon anglais est, au fond, agréable.

L'infirmier regarde le thermomètre.

— Quarante degrés deux dixièmes ! Qu'est-ce que tu as ?

— Un coup de soleil et mal à la gorge.

Il m'examine.

— Hum... une bonne angine. Vas vite chercher tes affaires de toilette ; tu vas entrer ici comme pensionnaire.

A la chambre, je fais un passage-éclair. Paul, fort occupé à faire des réussites, me dit :

— Où cours-tu ?

— Je viens de faire mon solo... Tu n'as pas une musette à me prêter pour mettre mon pyjama ?

— Ton pyjama ? Mais que diable t'arrive-t-il ?

— J'entre à l'infirmerie... le docteur veut me voir tout de suite.

Tandis que je dévale l'escalier, j'entends sa voix marseillaise me lancer :

— Ton atterrissage était si mauvais que ça ?

Jours de repos dans la demi-obscurité d'une chambre silencieuse où je règne seul, si ce n'est pour les apparitions intermittentes, mystérieuses, d'un Belge, tire-au-flanc de grande classe, qu'un mal chronique bien complaisant accable. On le voit venir faire un séjour de vingt-quatre heures, apportant une masse de boîtes d'aquarelle, de rouleaux de papier, il peint fort bien, et je le soupçonne de venir chercher ici la réclusion que réclame son art. A son chevet, se succèdent toutes les filles de la base — cuisinières, téléphonistes, mécaniciennes, — c'est un incessant défilé, un cortège de reines mages chargées d'oranges, de magazines policiers, de chocolats, de glaces. Chaque soir, il bondit à bas de son lit, s'habille et disparaît jusqu'à l'aube.

Je profite pleinement de mes loisirs forcés. De mon lit, je vois un manche à air frissonner dans la brise, un Cornell, si jaune, bondir par instant en bourdonnant dans ce carré de ciel si bleu, les petits cumulus, à midi, naissant de la demi-brume, d'abord de petites boules de crème éblouissante ! puis se gonflant d'heure en heure jusqu'à remplir le cadre de la fenêtre.

Entre les vols, narguant la vigilance de l'infirmier, Peter, Raymond ou Paul bondissent jusqu'à ma chambre, m'apportant une lettre, une revue, les dernières nouvelles de la base. Jean-Pierre a fait son solo, le cours 109 a commencé ses vols, le lieutenant C... s'est acheté une voiture... J'offre au visiteur un grand verre de jus de pamplemousse tiré du cruchon, au contenu sans cesse renouvelé, placé à mon chevet.

— Si tu veux que je revienne, dit Paul, demande du jus de tomates, je le préfère.

Dans la chambre voisine, entrés sous ce toit en même temps que moi, un élève hollandais et son instructeur sont allongés sagement côte à côte. Leur appareil a été plaqué au sol par un remous, de l'autre côté de la rivière. A toutes mes idées sur l'avenir — ma confiance est revenue entière, n'ai-je pas fait mon solo ? et bientôt je reprendrai les vols, — se surimpose ce memento More grandeur nature. Mais c'est un fait bien connu que les Hollandais jouent de malchance. Ils se tuent comme à plaisir, alors que les Français passent à travers tous les coups durs...

Une vibration basse et stridente à la fois fait vibrer les carreaux : les « Rangers » qu'on essaie au point fixe sur le tarmac, à cinquante mètres d'ici. De l'antique poste de radio, la voix mourante de Frank Sinatra tente en vain de lutter contre ce vacarme bien-aimé.

Henri BOURDENS.

(A suivre.)

La parution de ce numéro sur l'Aviation nous oblige à reporter au N° 39 du 21 Novembre la publication de la grande nouvelle de René GUILLOT

**ON A TUÉ LE CAÏMAN**

Nous nous en excusons auprès de nos lecteurs