

TRAINING COMMAND

JOURNAL

D'UN ÉLÈVE PILOTE



FRANÇAIS AU CANADA

PREMIÈRE PARTIE

LE PAYS DES BLÉS

II

(Suite)

J'AI médité l'enseignement de Grimaçon et m'aperçoit que sa méthode me conviendra mieux encore qu'à lui-même. Je n'ai ni son sang-froid, ni son audace, et la plupart de mes atterrissages sont gâchés non par l'incapacité technique, mais par le manque de confiance en moi. Toujours au dernier moment, la main crispée sur la manette, je pense : « Mon Dieu ! je flotte ! » ou bien : « Je vais cogner les roues ! », et, vlan ! illico le coup de moteur, panacée par trop universelle. Avec pour résultat une embardée du « Cornell », qui, écœuré de ma sottise, dégringole comme une pierre au moment où mon attention s'égaré sur tel tousotement des cylindres.

Zaza serait-il l'apôtre d'un nouveau schisme dans la doctrine d'enseignement du pilotage ? Je deviens adepte du culte : les gaz coupés, je lâche la manette complètement, m'impose de ne plus la toucher. Évidemment, au début surtout, les retours au sol avec application de ce principe peu orthodoxe sont terminés par de grandes plaintes d'amortisseurs violents. Mais les progrès sont rapides et j'ai perdu un peu de mes hésitations superflues.

Ces cinq heures de « Circuits and Bumps », comme ironiquement les désignent nos moniteurs, une fois achevées, le travail devient beaucoup plus intéressant. Nous sommes autorisés à sortir du circuit et à partir répéter seul les tours qu'on nous a enseignés.

Première découverte de la liberté, la liberté absolue, encore que découpée en tranches d'une heure, mais si pure ; la liberté parfaite que doivent connaître les cénobites ou les gens sur le point de se suicider.

La sirène lance sur De Winton encore endormi son beuglement bref de début du travail. Je suis le premier à bondir hors du Flight, vers mon avion, feuilles signées, parachute au dos. Il fait encore frais, et les Rocheuses déjà s'éclairent de larges plaques roses et grises aux premiers rayons du soleil. En fredonnant quelque rythme cow-boy, je me laisse glisser dans le cockpit, tend les bretelles du harnais, examine minutieusement les robinets, les cadrans, les boutons, tous les liens par lesquels je m'ente aux muscles de l'appareil. Je balance le manche en tous sens, guettant le battement alternatif des ailerons. Sunny, les seins tendus sous son pull-over

canari, le foulard noué aux cheveux, me regarde en souriant, appuyée à l'aile.

J'attrape la manette de contact, me penche vers elle, crie : « All clear ! All clear !... » Et, sous la torsion de mon poignet, l'hélice bondit, éternue, semble-t-il ; une flamme orange jaillit à l'échappement, un cercle de lumière naît à la pointe du petit capot noir et jaune. Peu à peu, sur le tarmac, la vie est devenue intense. Les pilotes courent à leurs avions, certains penchés déjà dans les cockpits, je les devine tournant le robinet d'essence, vérifiant le fonctionnement des volets, s'assurant du réglage de leurs flettners. A droite et à gauche, dans le cri grincé des démarreurs, les hélices allument d'un bout à l'autre de la ligne leurs auréoles fulgurantes.

Geste de la main. Sunny, d'un coup de pied, dégage les cales. Je crie : « Thank you ! » en levant le pouce selon le rite, et, selon le rite, elle me souhaite bonne chance de l'index et du majeur croisés. Personne devant... Je roule vers la voiture starter qui, à peine, s'installe en place. Un peu vite, peut-être, mais à cette heure personne n'est encore anxieux de relever mon numéro si je suis par trop impatient. Un coup d'œil à la tour : piste cent soixante ; le drapeau rouge habituel flotte en place seul, cela veut dire « vol dual et solo autorisé » ; on peut y aller. Derrière moi, d'autres appareils roulent et leurs zigzags précautionneux les font semblables à une bande de canards se déhanchant vers la mare la plus proche.

La mare... elle est là, au bout de la bande bleue grise tendue vers le ciel pâle, mare à la mesure de toutes nos ambitions plus immenses que tous les océans. Un coup de moteur, le cliquetis et le changement de note en sélectionnant les magnétos ; le pinceau vert de la lampe bondit de la voiture, se colle à

mon cockpit. Invite pressante au plongeon. Je me tasse bien à l'aise au fond de mon siège, pousse de la paume ouverte la boule noire des gaz. La piste glisse sans heurt sous les roues, une légère pesée sur le manche, déjà le sol s'efface et la perspective connue du cañon s'ouvre devant moi. En virant à cinq cents pieds, je crierais de joie de me voir seul dans ce ciel, jouissance déjà connue à entrer dans un lac désert que ne troublerait aucun souffle. J'ai ridé cette atmosphère endormie, et les ondes créées par la chute de mon « Cornell » dans la lumière indécise, je les devine se répandant au sol,



« All clear !!! »

absorbant dans leur cercle liquide les fermes, les ranches, les petits villages, atteignant les paysans déjà au travail sur leurs tracteurs, le mécanicien dans sa forge, les enfants dans le chemin creux qui les mène à l'école. Maintenant, quinze cents pieds plus bas, je surprends le réveil de l'école : le second appareil s'élève tout juste, le voilà qui tanguet et s'affaisse un peu au-dessus de la grande pente béant endemi-lune ; un troisième roule queue haute et d'un dernier effort s'arrache à son ombre, Peter Schlemyl cruciforme délivré dans la jeune brise. D'autres encore attendent sagement leur tour de départ, alignés aile à aile dans l'herbe, avec, chacun, sous sa voûte de plexiglass, une tête identiquement masquée du serre-tête et des lunettes ; dans chaque cockpit un garçon parcourt de l'œil une dernière fois l'ensemble des cadrans, pousse au hurlement le tic-tac du moteur, enregistre les deux mille deux cents tours du même regard anxieux.

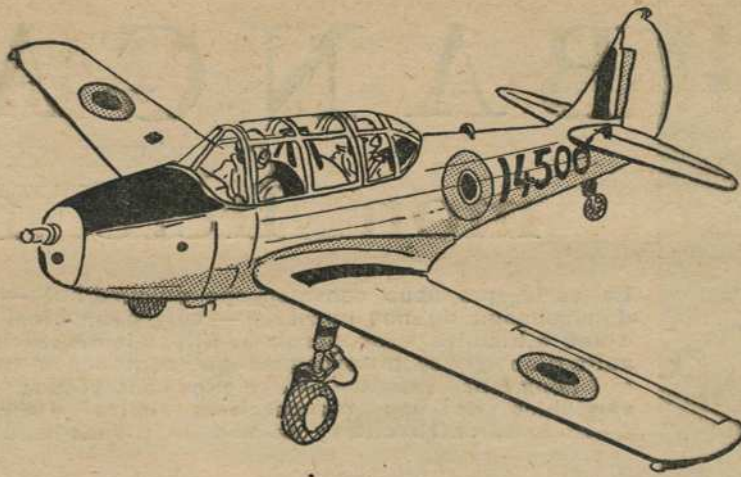
Flettner réglé, correction altimétrique en position, soixante-quinze milles accrochés à la pointe de l'aiguille du Badin ; le bras nu calé sur le rebord de la cabine grande ouverte, maintenant le manche d'une légère pression du genou, je me sens fondre, au sens le plus absolu du terme, dans l'infini de ce ciel que ne trouble aucun nuage, aucun remords, de cette terre de juin qui, d'instant en instant, s'épanouit à mes yeux comme une corolle. Terre de blé, encore verte, mais ce vert jaunissant pour devenir, par larges plaques, aussi doré que la ligne des crêtes brûlantes de lumière, au-dessus des invisibles forêts alentour le lac Louise.

Le bruit du moteur n'existe plus. Ou, plutôt, il me pénètre si bien que je ne le distingue plus de ma propre substance : je suis ce frémissement du métal et de la toile, c'est mon sang qui coule à travers les câbles de commande jusqu'aux palpitations de la dérive, et c'est à une pensée unique de la machine et de l'homme qu'est due cette inclinaison soudaine des plans.

La rivière coule noire et argent entre ses falaises. A cinq milles pieds, je survole le barrage de Carson, un arc de cercle éblouissant coupant soudain l'eau sombre. En dépit de la hauteur, je sens la rumeur de la chute, la fraîcheur de ce nuage de brume irisée qui vit de la même mousseline les sapins et les bouleaux. Un petit nuage isolé, rose et blanc comme les moutons de la chanson. Je joue avec lui, le poursuis. Il se dérobe, culbute derrière mon épaule droite. Une glissade pour le rattraper, avec la soudaine giflette du vent pris de travers. L'avion se prête merveilleusement à la partie, se cabre, se dandine, dressé à la verticale... Je le sens, je me sens hésiter, un mouvement du pied, nous basculons, voici notre adversaire, face au soleil, semblable à une boule de crème fouettée, ou encore à des œufs battus en neige. Plop ! il nous saute dessus, nous absorbe, c'est une lumière diffuse, irréaliste, qui soudain remplace le ciel éteint, un arc-en-ciel grand comme une roue de charrette est la girandole de ce palais fantôme. Brutal comme un éclat de rire, le soleil jaillit face au capot, et, déjà transformé, le petit nuage rit de son inconsistance.

Dix mille pieds... Le sol s'enrobe de son perpétuel drapé de brumes et de poussières. Comment ne croirai-je pas que l'atmosphère est double, que sa basse couche, celle où l'on vit, est grossière, impure, lourde, que l'on y suffoque... et qu'ici, c'est un tonique que l'air qu'on dirait filtré, fait de rayons plus que de matière... Ici, seulement, le corps peut s'exalter à la mesure des merveilles révélées. Une fois de plus, comme à chaque vol, le regret me prend de ne pouvoir me poser sur l'un de ces nuages et y rester, dans leur parfaite solitude et leur pureté... Qu'il ferait bon s'y promener, explorer ces vallées, ces montagnes, ces plaines bombées irradiant la lumière dorée de leurs reflets ! Hantise qui me poursuit depuis longtemps. Je m'imagine fort bien planant sur un espace dégagé séduisant, sentant les roues s'ébranler au contact d'une surface devenue miraculeusement solide... détachant les bretelles et sautant — j'allais écrire « à terre », c'est « à nuage » qu'il faudrait dire, — allant m'étendre, la chemise largement dégrafée, au soleil, dans un creux abrité des vents trop frais. C'est un peu comme cela que je vois le paradis...

Tout en rêvant, j'ai atteint la hauteur nécessaire au début du travail. Au programme, d'abord, toute la gamme des vrilles. Aucune anxiété ne s'y attache plus. Pertes de vitesse, glissades,



abattées en partant de virages à la verticale... attention exactante partagée entre la manœuvre et les instruments, exercices dix fois répétés qu'il faut encore perfectionner... les réflexes s'affinent ; tel frémissement de la carcasse qu'hier je n'avais su percevoir, tel mouvement d'une aiguille sur un cadran que je ne pouvais interpréter, me disent aujourd'hui que, dans une seconde, l'appareil va « déclencher », comme le peint si justement le terme technique. Le mot anglais *flick* rend bien aussi cette impression foudroyante de la secousse brutale et sur le coup incontrôlable de la terre qui semble d'un

coup partir telle un ressort brisé. Il me faut répéter, et répéter encore, en montant, en planant, à toutes les vitesses, ces plonges qui doivent devenir réflexes. Il me faut atteindre ce sentiment d'une vie unique du pilote et de l'appareil, qui fait sentir, quand on l'a acquis, jusqu'où on peut « y aller », à partir de quelle limite la machine docile se révolte et cesse d'obéir au maître.

Voici déjà une demi-heure d'écoulée depuis le départ de la base. Passons à l'exercice suivant : atterrissages forcés. Il s'agit, simulant les conditions d'une panne de moteur, de choisir un terrain convenable et d'y planer, comme si l'on voulait s'y poser. Au dernier moment, on remet les gaz et on reprend de la hauteur. Manœuvre qui demande assez de précision, de jugement, et qu'il faut bien pratiquer, car qui sait si, un jour, l'habileté ainsi acquise ne nous sauvera pas ?

Sans tricher, je ferme les yeux un moment auparavant, je tire la manette. Le bruit du moteur s'efface sous celui du vent. Le reste s'enchaîne avec la rigueur d'un bon syllogisme : vitesse réduite à quatre-vingt-dix, flettner réglés, choix d'un terrain acceptable. « Celui-là n'est pas mal, mais cette bordure d'arbres lui fait perdre beaucoup de son attrait. Celui-ci, vert-jaune, ne me dit rien qui vaille : cette clarté de végétation dénonce l'humidité, le sol meuble où les roues s'enfoncent, le capotage. En voici un autre : vert sombre, donc sol dur, bordé d'une seule haie, obstacle négligeable. C'est le rêve ! Attention, je prends deux repères, cette ferme et ce croisement de chemins, au-dessus desquels virer. Hauteur ?... Neuf cents pieds. Prendre le sens au vent. Vitesse, cent dix... c'est trop vite. Le vent est de travers, ou est-ce moi qui... flûte ! je vais être trop court. La barrière... passera, passera pas ? »

Coup de pied dans le levier des volets. La descente s'accroît d'une brusque. Mes craintes étaient vaines. Je saute l'obstacle à dix mètres de haut. Ça, c'est du beau travail. Si j'avais été « pour de bon », je sauvais la machine !

Tandis que je remets les gaz, le Seigneur me rappelle à plus de modestie. Il a fait tirer, en travers de mon chemin prévu de roulement, un fossé, mince et profond, que je n'avais pas vu, mais qui eût grandement suffi à éparpiller « Cornell » et pilote en menus morceaux tout au long du champ. Répétition patiente de l'exercice, trois, quatre fois, avec des fortunes diverses. Ce coup-ci trop court, celui-là trop long, ici dérangeant une troupe de chevaux qui s'égaillent comme une volée de pierrots.

Puis, récompense de mes efforts, me voici enseignant la loi sacro-sainte de la R. A. F., oublieux des châtimens qui frappent sans pitié ceux qui se font prendre. En dépit du papillon collé bien en vue sur le tableau de bord : « Le vol en rase-mottes est absolument interdit », me voici fonçant à ras du sol, sautant les haies et les fils téléphoniques, tournant autour des meules de foin, saluant d'un battement de plan les gens qui, au passage, agitent leur chapeau, les enfants dans les cours des fermes, le charretier surpris à un crochet de la route, la petite Ford se hâtant — si lentement à mon échelle ! — vers Okotoks ou High River, que je secoue une minute après du passage de mon ombre ; marqué du pivotement parallèle des têtes devant le Drug-Store local. L'immense panorama de la prairie, découvert de dix mille pieds d'altitude voici un quart d'heure, se trouve borné maintenant par cette ondulation de terrain invisible d'en haut, cette haie d'arbres, ces blés parcourus selon le vent de brusques éclairs liquides. En pendant l'immensité, j'ai retrouvé la vitesse, et le disque inanimé découvert d'en haut se résout en champs fugitifs, en maisons bondissantes, en croisements de chemins précipités, aspirés derrière mon épaule.

Henri BOURDENS.

(A suivre.)