

Jean-Paul Le Moël



TARAWA

**

III

LE CIEL ET LA MER

Table des matières

1 La terre promise	Page 3
2 Craig Field	Page 10
3 Tuscaloosa	Page 21
4 Retour à Craig	Page 36
5 Papeete Nouméa Paris	Page 42
6 New Orleans	Page 49
7 La campagne de France	Page 56
8 Le Bourget	Page 62
9 Tara renaît	Page 69
10 Nouméa	Page 76
11 La rivière de Crac'h	Page 79

La terre promise

A l'entrée de l'Atlantique, le *liberty ship* Saratoga se mit à tanguer fortement ; la proue semblait monter jusqu'au ciel puis, après un moment d'hésitation, elle replongeait au creux de la vague qui en profitait pour balayer méchamment l'avant du navire. Ce balancement soulevait d'horreur des milliers d'estomacs humains, français aussi bien qu'américains. Quant à Michel, dès la sortie du port d'Oran, où ils avaient embarqué, il avait pu constater que son pied ne s'était guère amariné depuis sa traversée d'Espagne au Maroc – c'eût été un miracle et il ne croyait pas aux miracles ! Il ne quittait donc pas sa couchette située au troisième niveau d'un gigantesque échafaudage où se nichaient une centaine de Français au milieu d'un bon millier de soldats américains rentrant au pays prendre quelque repos avant la grande aventure qui débuterait quelques mois plus tard. Quelle forme prendrait-elle, en quel lieu se déroulerait-elle ? Nul n'en avait la moindre idée, ce qui n'empêchait pas toutes les supputations. Pour le moment, tous lui tournaient le dos. Quant aux Français, il leur faudrait auparavant apprendre le maniement de l'arme aérienne avant de prétendre y participer. 150 *French cadets*¹, ainsi qu'on allait désormais les appeler, se rendaient aux Amériques afin que les Peaux-Rouges leur apprennent à tenir un manche d'avion ; “comme si la patrie de Blériot, Guynemer, Mermoz, en était jugée incapable !” leur avait lancé le commandant Bouyer dans son allocution de départ. Il avait ajouté : “J'espère que vous allez leur montrer de quoi vous êtes capables² !” Les pilotes américains ne valaient peut-être pas tripette comme le laissaient entendre certains aviateurs ex-vichystes, mais pour ce qui concerne le matériel, il suffisait d'ouvrir les yeux. D'un côté de la base évoluaient Dakota, Skymaster, Forteresse volante, Thunderbolt, Mustang, de l'autre : Farman, Dewoitine 338, Morane 406³, avions des années 30 qui avaient, certes, eu leurs heures de gloire mais qui étaient complètement dépassés. L'admettre du bout des lèvres mais prétendre en revanche que leurs pilotes ne valaient pas un clou et que leur méthode d'apprentissage de pilotage était primaire à côté de la fameuse “méthode française” dont se gargarisaient le commandant Bouyer, ainsi que l'adjudant Simeoni, tous deux abattus par la chasse américaine lors du débarquement, faisait doucement sourire les futurs élèves des écoles américaines.

Il avait pourtant fallu faire un choix, difficile, entre les écoles de pilotage anglaises ou américaines. Les premières avaient pour elles l'aura de la R A F⁴ qui avait mis en échec la Luftwaffe. La réputation américaine souffrait encore du désastre de Pearl Harbour ; certes l'Army Air Force n'avait laissé aucune chance à la chasse française au cours du débarquement en Afrique du Nord, mais on peut supposer que la volonté de combattre de l'armée de Vichy n'était pas très affirmée, à part quelques fous comme Bouyer ou Siméoni. En résumé, l'aviation américaine n'avait pas encore fait ses preuves. Pour quelle raison alors, Jean, Michel et leurs compagnons avaient opté pour les écoles américaines ? Ce grand pays faisait rêver par ses films – Robin des Bois avait enthousiasmé Michel –, ses voitures et ses cigarettes à l'emballage multicolore qu'on trouvait à profusion depuis le débarquement ! Le tourisme fut donc un élément important. Mais la raison principale qui emporta leur décision fut la rapidité de formation dans les écoles américaines qui s'expliquait par l'efficacité yankee et la

¹ Cadet : élève officier. Contrairement à l'armée française, tous les pilotes de l' U S Army Air Force étaient des officiers.

² Venu les rejoindre quelques mois plus tard, il sera jugé tout juste bon à être co-pilote sur bombardier, lui qui se vantait d'arrêter à lui tout seul le débarquement en Afrique du Nord... si son avion n'avait pas flanché !

³ Dakota : avion bimoteur de transport qui fera les beaux jours de l'aviation civile renaissante après la guerre sous le nom de DC3. C 54 Skymaster, avion quadrimoteur fabriqué par Douglas qui deviendra le long-courrier DC4. Forteresse volante B 17, bombardier quadrimoteur. P 47 Thunderbolt et P 51 Mustang sont les principaux avions de chasse de l'armée de l'air américaine. Farman, Dewoitine sont des avions de transport d'avant-guerre, ainsi que le chasseur Morane, matériel qui n'avait pu évoluer du fait de l'occupation allemande.

⁴ Royal Air Force.

douceur du climat des Etats du Sud des Etats-Unis, comparable à celui du Maroc, selon les dires d'un troufion du camp, professeur de géographie dans le civil.

“*Pourvu que je ne sois pas malade en avion !*” se disait Michel, alors que pour la énième fois, ses pieds – toujours pas amarinés – se trouvaient, momentanément, nettement au-dessus du niveau de sa tête, pour se positionner quelques instants plus tard, au-dessous : ce qu'on appelle le tangage. Ce salaud de Jean, terrien pur jus, disait adorer ce balancement infernal. Plusieurs fois par jour, il venait prendre des nouvelles de son camarade, non pas par compassion, mais bien par fanfaronnade : tout au moins c'est ce que le Breton pensait au vu de son air réjoui. Il lui annonça qu'on venait de passer Gibraltar :

– Un spectacle grandiose que tu as manqué, mon vieux ! (Ils y étaient déjà passés sur le trajet Grenade-Casablanca ; Jean avait utilisé le mot “sublime”.)

L'estomac de Michel avait noté leur entrée en Atlantique bien avant l'annonce de Jean. Puis Jean lui avait donné les menus, en détail ; le GI était traité comme un coq en pâte à côté du troufion français. Il l'avait traité de salaud ; Jean avait plaidé qu'il ne l'avait pas fait par malice mais qu'il lui avait simplement fait part de son étonnement, grand. Consolation ou pas, Michel était loin d'être le seul à occuper sa couchette jour et nuit : hormis les marins, au moins la moitié de la cargaison humaine gisait, couchée. Tout au moins c'est ce qu'une statistique, tout à fait officieuse, donna, quand la mer se fit clémence, ou tout simplement quand les organismes s'adaptèrent.

Une semaine au moins s'était écoulée quand, un matin, après s'être levé pour aller aux *toilets* (et non pas w.c., qui est une invention française pour désigner un endroit “pas bien” par des mots étrangers supposés lui ôter ses caractéristiques) Michel n'éprouva plus le besoin irrépressible de remonter vite fait au troisième niveau. Il prit le premier escalier, puis un autre, puis un autre et déboucha au grand air, sur la plage avant du Saratoga. Il commença par s'emplir les poumons de cet air, marin et légèrement salé, puis promena son regard tout autour. Des bateaux devant, à gauche, à droite – il ne connaissait pas encore les termes de bâbord et tribord, non utilisés sur les barques de pêche, en rivière, où il avait fait ses premières expériences de navigation. Aussi loin que le regard portât⁵ se trouvait un bateau. La traversée de l'Atlantique s'effectuait en convoi ; Jean le lui avait dit, mais il ne se rendait pas compte de ce que cela signifiait. Une centaine de *Liberty ships* retournaient au pays, plus ou moins lèges, afin de remplir leurs cales de tout le nécessaire pour faire fonctionner les armées américaines en Europe, un nécessaire sans aucune commune mesure avec celui des ex-forces françaises. À un officier compatriote qui déclarait :

– Si nous avions eu tout ce matériel en 40, les Allemands n'auraient pas gagné, Jean répondit : Notre marine avait un matériel ultra moderne, qu'en a-t-elle fait !”

Son propos iconoclaste déplut fortement.

De ce convoi se dégageait la même impression de puissance que de ces dizaines d'avions arborant l'étoile blanche qui évoluaient chaque jour de l'autre côté de la piste à Casablanca.

Il n'y avait pas foule sur le pont. Michel promena son regard en quête d'une connaissance ; il aperçut Jean, en grande conversation avec un officier américain. Aucun des deux ne semblait en peine pour trouver ses mots. Il s'approcha ; quelques phrases lui parvinrent, portés par le vent du large : la langue lui était connue. Il toussa, une fois, puis une autre, de plus en plus fort, jusqu'à ce que l'Américain se tourne vers lui. Il grimaça un sourire ; l'officier resta de marbre. C'est alors que Jean se tourna, lui aussi et s'exclama :

– T'es plus mort ? (Et il enchaîna :) Mon copain Michel, bien que Breton, était victime du mal de mer ! Je te présente le capitaine Roger Duchateau.

L'officier américain lui tendit la main sans avoir attendu un salut – militaire – que Michel s'apprêtait à lui adresser, ainsi que les “classes” le lui avaient inculqué. Il arrêta donc son geste à mi-hauteur et prit la main qu'on lui tendait, cependant qu'il entendait, en un excellent français : “Moi aussi j'étais barbouillé les premiers jours ; il n'y a aucune honte à avoir !” Michel lui avoua sa crainte qu'il en soit de même en avion ; il le rassura en lui disant qu'il était toujours malade en bateau mais

⁵ Environ 7 milles marins (13 000 mètres) du haut d'un navire de commerce

qu'il ne l'avait jamais été en avion. C'est seulement alors que Michel remarqua les ailes sur sa veste d'uniforme, seul signe distinctif de son appartenance à l'arme aérienne⁶.

Le capitaine Roger Duchateau était un *cajun*, c'est-à-dire un descendant de ces Français abandonnés par leur mère patrie lors de la vente de la Louisiane par Napoléon en 1803. S'il s'exprimait sans cet accent que Jean et Michel pourront constater auprès de certains de ses compatriotes quelques mois plus tard lors d'une visite à la Nouvelle Orléans, c'est qu'il avait étudié le français moderne à l'université, en dehors de ses cours de droit. Il s'était engagé dans l'aviation de l'armée de terre peu après Pearl Harbor.

« Nous n'avons pas été meilleurs que vous, il faut bien le dire, mais, au contraire de vous, c'est réparable et nous avons déjà commencé à le faire !

» Mon père a fait la guerre en France en 1918. Il pilotait un Spad, dont il garde une photo dans son bureau. Nos concitoyens allaient s'entraîner dans vos écoles ; cette fois c'est vous qui venez apprendre dans les nôtres ! »

Duchateau avait déjà une centaine d'heures sur l'avion personnel de son père quand il était entré en école de pilotage. Il en était sorti quelques mois après, pilote de P 40, avion de chasse considéré par ses compatriotes comme la dernière des merveilles. Il avait fait partie du premier détachement de pilotes américains en Angleterre. Dès le premier combat, lui et ses amis avaient dû déchanter : le Curtiss P 40 ne faisait pas le poids en face des Messerschmitt et des Focke Wulf. Il avait donc été transformé sur Spitfire, avant de retrouver son P 40 à l'occasion du débarquement au Maroc. Il s'était trouvé en face d'un avion français qui avait fait demi-tour dès sa première rafale. "J'ai appris depuis qu'il s'agissait d'un de vos meilleurs chasseurs : le Dewoitine 520." Jean et Michel se regardèrent, une même pensée en tête, que Jean exprima : "Si ça se trouve, il s'agissait de notre ineffable Bouyer !"

Duchateau leur demanda qui c'était. Michel lui raconta l'histoire. C'est alors que Duchateau leur confia qu'il avait été chargé de contacts avec le haut commandement français au Maroc. On lui avait assuré que la riposte serait tout au plus un "baroud d'honneur", terme dont il avait demandé l'explication. Ce "baroud d'honneur" avait tout de même coûté la vie à quelques dizaines de soldats, des deux côtés.

Ils se rencontraient chaque matin après le *breakfast* composé comme il se doit d'œufs brouillés et de bacon, accompagnés de ce pain de mie, dont il leur faudrait prendre l'habitude ainsi que de leur *coffee* qui se rapprochait davantage du jus de figue des prisons espagnoles que du café français. Les œufs étaient en poudre ainsi que le lait, ce qui ne sera pas le cas à terre.

Mais, après les privations de la France occupée, les "menus" des prisons espagnoles, et la ragoûtasse de l'armée française au Maroc, ce repas leur parut digne d'un trois étoiles.

Le groupe de militaires français, appelé septième détachement Amérique, était commandé par un lieutenant, assisté de deux sous-lieutenants ainsi que d'un sergent-chef et de deux sergents. Parmi les sans grades, une discrimination avait été opérée à Casablanca. Certains, dont Jean et Michel, avaient été jugés dignes de devenir officiers à l'obtention du brevet de pilote et faisaient partie des élèves aspirants ; les autres étaient des élèves sous-officiers. Cette répartition s'était d'abord faite sur titres : les titulaires du baccalauréat – un diplôme hautement respectable à l'époque – étaient automatiquement élèves aspirants. Comme personne n'avait évidemment son diplôme en poche, la tentation de triche était évidente. Pour pallier cette possibilité, les officiers imaginèrent de tester les connaissances par dictées, rédactions, problèmes mathématiques divers qui éliminèrent un certain nombre dont d'authentiques bacheliers. Jean et Michel firent honneur à leur diplôme. Puis sur la lancée, un deux-galons qui venait d'arriver de France imagina de leur faire passer des *tests*, un nouveau mot qui venait d'Amérique, sortes d'exercices censés déceler les aptitudes au pilotage des avions. Le commandant Bouyer se méfiait de ces nouveautés, d'autant qu'elles venaient d'Amérique. L'aptitude se voit sur le tas, au manche et pas dans une salle de cours. Cependant, afin de ne pas passer pour un dinosaure, il accorda au lieutenant – qui sortait de Polytechnique – une après-midi pour appliquer ses théories. Michel avait comme principe de ne jamais se précipiter dans une aventure sans avoir collec-

⁶ Rappelons que les forces aériennes faisaient partie de l'armée de Terre.

té quelques renseignements à l'avance ; cela lui avait bien servi en Espagne. Heureusement que tout le monde n'était pas comme lui. Il fallait un volontaire pour passer en premier. L'un d'entre eux se proposa. La mine qu'il faisait à sa sortie ne rassura pas quant au contenu de ces tests. Un deuxième téméraire entra cependant que le premier racontait.

Le lieutenant polytechnicien lui avait demandé le nom des trois plus grandes pyramides d'Egypte. Tous se regardèrent en ouvrant des grands yeux. Pas un d'entre eux n'avait la réponse. "Il faut trouver un dictionnaire, vite fait," dit Jean. Un dictionnaire... dans le camp ? Personne n'avait la moindre idée où en trouver un, alors que le deuxième candidat sortait, ayant buté lui aussi sur le nom des pyramides. Au train où allaient les choses, pas un ne serait apte au pilotage ! De là à ne pas leur permettre de faire seulement un essai, il n'y avait pas loin. Il fallait de toute urgence trouver la réponse. Soudain Michel se frappa la tête d'un doigt :

– Tu te rappelles, Jean, le gus qui nous a parlé du climat dans le sud des Etats-Unis ? Il était "prof" d'histoire et géo dans le civil ! (Jean se souvenait de lui, mais était incapable de dire où il travaillait – un bien grand mot !)

– Moi, je sais où il est ! dit soudain un des soldats ; il fait la plonge à la cantine. (Remarquable utilisation des compétences, comme on le voit !)

– Cours-y vite, fissa, fissa, lui lança-t-on, tout en croisant les doigts pour que leur sauveur n'ait pas bâclé la plonge !

Il ne lui fallut pas plus de cinq minutes pour faire l'aller et le retour. Il eut à peine le temps de reprendre son souffle : "Cheops, Chephren et Mykerinos", entendit-on, presqu'en même temps que : "Le Guen, c'est à toi."

Michel entre dans la pièce, salue le lieutenant polytechnicien, referme la porte et attend, en espérant que la question n'a pas changé entre temps.

– Pouvez-vous me dire, soldat Le Guen, le nom des trois plus grandes pyramides d'Egypte ?

Michel pousse un soupir, esquisse un sourire qui aurait pu signifier : "facile !" et répond :

– Cheops, Chephren et Mykerinos.

Le lieutenant ne peut celer sa surprise : ce soldat est le premier à donner la bonne réponse et n'a pas hésité une minute ; ceci ne peut que laisser prévoir un avenir radieux dans le pilotage !

– Est-ce bien l'ordre décroissant ?

Michel hésite un moment ; on a oublié d'ajouter cette précision à la question posée au plongeur de la cantine, ci devant professeur de géographie. Que risque-t-il ? Tout au plus une moins bonne aptitude au pilotage, mais il a l'essentiel.

– Oui, mon lieutenant, répond-il.

– Cheops est donc la plus grande !

Là il le prend pour un demeuré ; un bachelier sait ce que veut dire "décroissant" !

– Oui, mon lieutenant.

– Vous pouvez disposer. (Michel salue, fait un demi-tour réglementaire, ouvre la porte et entend :) Soldat ? (Il se retourne, le lieutenant a un doigt sur les lèvres et lui dit :) Pas un mot à vos camarades, bien entendu !

– Bien entendu, mon lieutenant !

À peine a-t-il mis le pied dehors qu'il est bombardé d'"alors ?" Fidèle à sa promesse au lieutenant, il répond : "Rien de changé."

Grâce à cette mémorable demi-journée, non seulement j'ai pu faire une carrière complète et plutôt réussie de pilote mais aussi, jusqu'à la fin de mes jours, jamais je n'oublierai le nom des trois plus grandes pyramides d'Egypte⁷.

Au bout d'une dizaine de bonnes réponses, le lieutenant flaira un piège et changea de question qui devint : "Quel est le plus haut sommet d'Amérique du Nord ?" Le temps de retrouver le plongeur ès géographie qui dut faire un effort de mémoire et quatre soldats virent leurs espoirs de devenir pilotes s'envoler à tire d'ailes. Sur le papier cependant, parce qu'à l'issue de ces *tests*, le commandant ne tint aucun compte des recommandations du testeur, en estimant que tout cela n'était que de la "connerie en barre" : la seule fois où tous furent d'accord avec lui.

⁷ Anecdote vécue intégralement par l'auteur.

Lorsqu'on raconta cela au capitaine Duchateau, il s'amusa beaucoup, mais fut incapable de répondre à la deuxième question, bien qu'Américain, ayant effectué des études universitaires et piloté P 40 et Spitfire avec maestria. On vous la donne : il s'agit du mont Mac Kinley (6 096 mètres) ; il est situé en Alaska.

Le lieutenant testeur s'appelait Pellerin, son prénom était inconnu de la troupe, c'est lui qui commandait le détachement. Lui aussi allait aux Amériques apprendre à piloter les aéroplanes, une formalité dont il ne doutait pas un seul instant de l'issue, en tant qu'ancien élève de la prestigieuse (en France, uniquement) Ecole Polytechnique et testeur chef. Cela ne l'avait pas empêché d'être malade, comme un chien, tout lieutenant qu'il fût. Il perchait non loin de Jean et Michel, donc parmi la pié-taille : ce qui l'avait fortement contrarié. Il s'était étonné qu'on ne lui attribue pas une cabine personnelle, à la porte de laquelle coucheraient en travers une ordonnance – l'un des hommes de troupe ; son regard s'était porté vers Michel – et il s'apprêtait à protester avec la plus belle indignation auprès des plus hautes autorités de ce navire, du sort réservé à un officier français, quant le mal de mer – qui n'a d'égal que la mort en matière égalitaire – le rendit muet pour un temps. Le lieutenant n'ayant pas pu ou voulu déléguer, le détachement se trouva sans chef et s'en portait plutôt bien....

Tout a une fin ! Le convoi arrivait à mi-parcours, ainsi que l'indiquait la position affichée quotidiennement sur un mat de charge ; la mer était d'huile ; les fumées des cheminées s'élevaient dans le ciel avec le même angle et la même direction, parallèle aux déplacements des navires ; Michel et Jean entamaient leur conférence matinale présidée sans aucun formalisme par le capitaine Duchateau. S'étaient joints à eux trois autres élèves-pilotes qui faisaient partie de leur chambrée à Casablanca et avec lesquels ils avaient sympathisé ; trois Français d'Algérie, l'un d'Alger, le deuxième d'Oran, le troisième de Bône. Les Bônois étaient réputés en Algérie pour leur accent et leurs jurons salaces⁸ ; beaucoup descendaient d'immigrés Maltais ; il se prénommait Benoît (sic).

“Chouffe !” s'exclama-t-il soudain. Les regards se portèrent dans la direction indiquée et ils virent leur chef de détachement gravir la dernière marche de l'escalier menant à la plage avant. Il était pâle mais digne. Il s'arrêta un moment, jeta un coup d'œil circulaire, mais ne parut pas surpris de l'extraordinaire spectacle de cet immense convoi au milieu de l'Atlantique. Il le fut par contre en remarquant cinq de ses ouailles entourant un officier américain. Il se dirigea vers eux, s'arrêta à quelques pas, claqua des talons et salua l'officier américain qui lui rendit son salut mollement et d'un air étonné.

- Que faites-vous là ? demanda-t-il d'un air sévère.
- Nous causons, répondit Jean.
- Mon lieutenant.
- Pardon ?
- Nous causons, mon lieutenant.
- Ah ! Nous causons, mon lieutenant.
- Vous n'avez rien d'autre à faire ?
- Ça ou peigner la girafe ! répondit Benoît.
- Vous vous appelez comment ?
- Moi ?
- Oui, vous.
- Benoît Caciglia.
- Mon lieutenant.
- Benoît Caciglia, mon lieutenant.
- C'est pas un nom français, ça !
- Autant que Wagner !

C'était le nom d'un des sergents ; ce qui permit au lieutenant un enchaînement :

- Où sont vos sous-officiers ?
- Ils tapent le carton.
- Où ça ?

⁸ “La mort de tes os”... “Putain de ta race”... “Le “con” de ta mère” etc.

- Quelque part dans le “barlu⁹”.
- Allez me les chercher.
- Mais... !
- C'est un ordre.

Benoît soupira, esquissa un clin d’œil et s’apprêtait à s’éloigner, bien décidé à ne rien trouver quand une sirène se fit entendre, puis deux, puis des dizaines. Aussitôt, avec un ensemble parfait, la totalité des bateaux vira sur bâbord d’une vingtaine de degrés. Ils y resteraient deux minutes puis prendraient quarante degrés sur tribord. Mais on ne le verrait pas parce que des ordres donnés par haut parleur enjoignirent à tous de se regrouper à l’intérieur. Avant de descendre, Michel eut le temps de voir un des escorteurs accélérer d’une façon spectaculaire pour se porter en avant de la flotte. Alors qu’il descendait le premier escalier, il entendit une série de détonations ; le navire trembla lorsqu’il vira sur tribord. Une dizaine de minutes plus tard, les haut-parleurs diffusèrent l’autorisation de remonter sur le pont. La flotte avait repris un cap stable ; quelques avions à l’étoile blanche avaient pris l’air ; Duchateau donna l’information qu’un sous-marin ennemi avait été détecté et vraisemblablement coulé. Depuis la décision de ne se déplacer qu’en convoi, les pertes avaient considérablement diminué¹⁰.

Cette alerte n’avait que très momentanément affaibli la prétention du lieutenant français de reprendre sa troupe en main. Un grand principe militaire veut que l’oisiveté est la pire ennemie du moral du soldat ; elle lui donne le temps de réfléchir, penser, se poser des questions au sujet de l’inanité ou de la simple bêtise des actions qu’on exige de lui. Battue, écrasée en 40, l’armée française renaisante voulait démontrer que le laisser-aller, je-m’en-foutisme, absence de civisme – véritables causes de notre défaite – n’étaient plus de mise. Au *lunch* pris à la cafétéria, toutes nationalités, tous grades confondus, Pellerin avait remarqué un colonel, reconnaissable à son insigne surnommé *chicken*¹¹, faire la queue parmi les soldats pour accéder aux comptoirs ; il n’avait pas manqué de gloser contre cet égalitarisme qui en disait long sur la capacité au combat de l’armée américaine. (On ose espérer que la suite des événements lui fera changer d’avis.) En vue d’initier le renouveau moral de sa troupe, Pellerin réunit l’encadrement du détachement. Ils déjeunèrent à la même table. Seul le sergent Wagner abonda dans son sens ; les autres haussèrent les épaules, discrètement.

En début d’après-midi, le septième détachement d’élèves pilotes se regroupa sur la plage avant du Saratoga, sous les regards goguenards de G I¹², désœuvrés. En formation dit du carré : 15 rangs de 10. Le lieutenant se jucha sur une bitte d’amarrage, au vent et commença un discours dont il serait navrant d’en faire seulement un résumé. Comme quoi, un homme supposé intelligent et instruit – il sortait de l’Ecole Polytechnique – peut émettre de superbes âneries, le chef coiffé, non pas d’un bonnet d’âne mais d’un calot militaire. Le sergent Wagner, fervent adepte du décrassage matinal cher au commandant Bouyer, suggéra de le faire pratiquer, dès potron-minet, tout au long des coursives du Saratoga. Un des sous-lieutenants dont la mère était anglaise fut chargé de solliciter l’autorisation auprès du commandant du navire. Bien que conscient de l’idiotie de la chose, il s’acquitta de sa mission avec courage. Ayant rapporté une réponse négative, il se garda bien d’en donner les détails, car le *captain* s’était esclaffé bruyamment avant de se visser un doigt sur la tempe – un geste international – et d’ajouter quelques commentaires qui firent monter le rouge aux oreilles du sous-lieutenant français, dont la mère était anglaise. Wagner eut alors l’idée de les faire courir sur place, tout en maintenant le carré. Pellerin trouva l’idée géniale et elle fut mise en application le lendemain même. Cela ne faisait pas cinq minutes que les *frenchies* martelaient les tôles de la plage avant – Michel avait toujours les souliers de chasse de son père, dont les clous avaient toutefois subi quelque usure –, qu’un des officiers du bateau surgit furibard et leur donna l’ordre d’“arrêter ce cirque” (traduction libre). Nul besoin que l’ordre soit relayé par les autorités françaises pour que le cirque cessât sur le

⁹ Bateau.

¹⁰ Durant les premiers deux mois de la guerre 67 navires marchands anglais avaient gagné le fond de l’Océan. Aussi avait-on remis en service le système des convois expérimenté dans les derniers mois de la précédente guerre. Cependant que de nouveaux moyens de détection tels que Radar et Sonar apparaissaient.

¹¹ L’insigne du grade de colonel ressemble à un poulet déplumé, d’où son surnom.

¹² G.I., soldat Américain, abréviation de Government Issue.

champ. Le silence devint impressionnant. Pellerin était tout rouge ; les yeux de Wagner lançaient des éclairs. Lorsque l'officier eût regagné le poste de commandement, Wagner s'approcha de Pellerin et lui chuchota quelque chose à l'oreille. Le lieutenant approuva ; la voix du sergent retentit : "Garde à vous". Cinq minutes plus tard, on entendit : "Repos". Et ainsi de suite. Le ridicule de l'affaire émut Eole ; une subite bourrasque souleva quelques calots avant de le faire pour l'océan. Il remit ça, de plus en plus malicieux. Le Saratoga tangua, roula ; le carré des hoplites-élèves-pilotes français se dissloqua ; le teint du lieutenant Pellerin vira au vert. Alors qu'il tentait de rejoindre sa couchette, avec dignité, une vague claqua contre le bordé bâbord du Saratoga, le faisant déraper, d'un rien, mais suffisant toutefois pour que le lieutenant se retrouve par terre. Jean et Michel le remirent sur pied et le lâchèrent à la rambarde de l'escalier. Aucun "merci" ne franchit ses lèvres, mais c'est ainsi que se termina la tentative de "reprise en main" du septième détachement.

L'embêtant avec Eole c'est que, une fois provoqué, il ne sait plus s'arrêter. La forte brise se mua en tempête. Michel s'était amariné et prenait ses trois repas sans faire la queue tout en admirant au passage les cuisiniers dans leurs numéros de haute voltige. Autre avantage, non négligeable : si la tempête empêchait de mettre le nez dehors, il en était de même pour les sous-marins, expliqua Duchateau.

La veille de l'arrivée, le chef de cuisine prépara un menu particulier pour les Français. Il s'agissait d'une choucroute. À défaut de vin blanc, ils auraient apprécié une bonne bière. L'alcool étant interdit à bord, en accompagnement il leur fut servi... un chocolat au lait ! Heureusement que la mer était revenue d'huile !

Le 23 décembre 1943 Michel monta sur le pont en compagnie de son ami Jean, un pont encombré de soldats américains, le regard porté à l'avant. "Que se passe-t-il ?" demanda-t-il à l'un d'eux. "On arrive, on sera à la maison pour Christmas !"

Depuis quelques jours c'était la grande et presque unique interrogation : *to be or not to be home for Christmas*¹³ ? Duchateau leur avait expliqué l'importance considérable que représente cette période de Christmas pour les Américains. Un nouveau né s'efforçait de voir le jour avant Christmas ; un mourant tâchait de ne rejoindre le ciel qu'après Christmas. Pendant toute la durée de la guerre, en début d'année, la principale préoccupation était de supputer si la fin de la guerre surviendrait avant Noël. (Il faudrait encore en laisser passer deux avant que la paix ne s'installe – pour un temps – sur la Terre.)

Pendant la nuit, le convoi s'était resserré ; une cinquantaine de mètres séparait le Saratoga de ses voisins de bâbord et tribord. On s'interpellait joyeusement par-dessus bord. Un soldat était juché tout en haut du mat de charge. Il voulait être un des premiers à "voir" sa ville. Il était de Brooklyn – ce nom ne disait rien aux Français !

Un hurlement tomba, reprit par des centaines de voix : "New York, New York, New York !" Une scène identique avait dû se produire quand un des matelots de Christophe Colomb avait crié "Terre". Ce n'était, hélas qu'une des nombreuses îles, avant-gardes toutefois de cet immense continent auquel l'infortuné Colomb aurait dû donner son nom – il ne le donnera qu'à une infime partie – auquel cas les Américains auraient été des Colombiens, ce qui n'aurait pas empêché leur pays de devenir la formidable puissance industrielle qui était en train de se révéler au Monde en guerre.

Colombie ou Amérique, elle serait restée, dans sa partie Nord, la Terre promise pour ces millions d'Européens, Anglais, Irlandais, Italiens, Suédois, Allemands, Polonais que la famine chassait de leurs pays.

Les navires se rapprochèrent encore un peu plus ; des centaines de sirènes mugirent auxquelles en répondirent autant à terre. Suite au signal "Terre", Michel avait porté son regard vers l'avant. Un brouillard pas très épais flottait au-dessus de l'océan. Soudain il vit une lumière intense émerger de la brume. Son premier réflexe fut de penser à un phare. Il n'aurait pas éclairé à travers le brouillard ! Ce devait être autre chose ! Duchateau qui se trouvait non loin lui donna la clef :

¹³ Etre ou ne pas être à la maison pour Noël ?

– Regardez, Michel, l'Empire State Building, ses milliers de vitres réfléchissent le soleil levant ; on dirait un phare !

– C'est quoi ? demanda Michel, innocemment.

Le terme était tout à fait approprié, car le capitaine Américain le regarda comme l'aurait fait son ancêtre en face d'un Iroquois. Comment pouvait-on ignorer le symbole de l'Amérique, la plus haute construction humaine de tous les temps.

– Plus haute que Cheops ?

– Ta fameuse pyramide ?... J'avoue ne pas connaître sa hauteur !

– 147 mètres. (*Si je me faisais recaler au pilotage, je me reconvertirais à l'égyptologie, merci lieutenant Pellerin !*)

Et c'est sur le ton d'un guide touristique que Duchateau précisa que l'Empire State avait été érigé en 1930/31, en pleine dépression, comme un symbole du renouveau. Sa hauteur était de 1 250 pieds (381 mètres)¹⁴.

À l'approche du port, le brouillard se leva ; le convoi se resserra, les bateaux se mirent en rangs par deux. Le Saratoga faisait partie de la troisième rangée. La vitesse diminua, la première rangée maintenant la sienne à la rencontre des remorqueurs.

– Et ça, tu sais ce que c'est ? demanda le capitaine Américain en pointant son doigt vers une immense statue qui se dressait à l'entrée du port. (Michel avoua son ignorance.) C'est pourtant l'œuvre d'un Français, avec un nom Italien toutefois. Il s'agit de la "Liberté éclairant le monde", plus communément connue sous le nom de Statue de la Liberté. Son auteur est Auguste Bartholdi ; elle a été offerte par la France à l'occasion du premier centenaire de l'indépendance en 1876, mais n'a été installée que dix ans plus tard en 1886. Des millions d'immigrants l'ont fixée dans leur mémoire en tant que symbole de la Terre Promise.

– Et ça c'est quoi ? demanda Le Guen en retour, montrant du doigt la surface de l'eau constellée de choses ressemblant à des méduses.

Il rit, en lui répondant :

– Tu ne t'es jamais servi de "french letters" ?

– C'est quoi ?

– Cet étui en caoutchouc qu'on se met sur la queue pour ne pas attraper de maladies ou simplement pour ne pas faire d'enfants.

Michel rougit bêtement en s'exclamant :

– Ah ! des capotes anglaises !

– Je ne connaissais pas le mot en français, répliqua Duchateau, mais retrouve bien là, les amabilités caractéristiques des relations entre la France et l'Angleterre. Les Anglais appellent ces petites choses *french letters* et vous "capotes anglaises", amusant, non ?

Le souvenir qui me restera de mon premier contact avec la Terre promise sera l'orgueilleuse Statue de la Liberté dont le socle était entouré d'une myriade de méduses artificielles.

2

Craig Field

Il neige, il neige depuis deux jours sans discontinuer. Le train trace sa route au milieu d'une immense plaine blanche. Le 7^e détachement occupe trois wagons de voyageurs au milieu d'un convoi de marchandises. Depuis leur débarquement, les *French cadets* ont l'impression d'être des prisonniers de guerre.

Le Saratoga n'a accosté qu'en fin de journée. Les Américains s'impatientaient : la plupart ne seraient pas *home for Christmas*, la désolation se lisait sur leurs visages redevenus enfantins. L'annonce d'une victoire ennemie n'aurait pas eu plus d'effet. Duchateau avait un peu plus de chance : une place lui était réservée sur un avion militaire se rendant à la Nouvelle-Orléans. "Par le

¹⁴ Elle sera portée à 448 mètres en 1950 par adjonction d'antennes de télévision, et sera détrônée par le World Trade Center en 1971.

train, il m'aurait fallu trois jours. Et vous, qu'est-ce que vous ferez pour Noël ?" Aussi bien pour Jean que pour Michel ce symbole religieux ne signifiait plus rien, depuis qu'ils ne croyaient plus au père Noël dispensateur de cadeaux le soir du 24 décembre. Ce qui leur importait par-dessus tout était de rejoindre au plus vite le camp d'entraînement et commencer enfin à évoluer dans les airs. Il se situait dans le *deep South*, une expression équivalente à celle de la France profonde, signifiant qu'il était situé dans un endroit de ploucs, américains. Duchateau avait expliqué que, soixante-dix ans après la guerre de Sécession, l'Amérique restait divisée ; le Sud était considéré comme un pays d'arriérés. Si la majorité des écoles de pilotage de l'armée s'y trouvait c'était uniquement à cause du climat. Les bases aériennes vivaient en autarcie ; l'esprit qui les animait était *yankee* : c'est-à-dire moderne. Il va sans dire que Duchateau rejettait cet ostracisme, dont il avait souffert. "Dans vingt, trente ans, le Sud prendra sa revanche !" Il ne savait pas comment mais le pressentait. Il donna quelques conseils, essentiellement de comportement, qui seront utiles, les invita à visiter sa famille en Louisiane. On ne devait le revoir que bien plus tard.

La musique militaire qui n'avait cessé de sonoriser les quais pendant le débarquement des GI's, s'interrompit soudainement. Les *Frenchies* se retrouvèrent seuls à bord du Saratoga, à l'immense satisfaction du lieutenant Pellerin qui avait retrouvé tout son tonus depuis que le bateau était immobilisé à quai. Il s'apprêtait à reprendre en main sa troupe, quand survint un fringant capitaine d'aviation, dont l'uniforme, français, démontrait que la qualité des tissus n'était pas affectée par la guerre, outre-Atlantique. Son haut de veste s'ornait de l'insigne de pilote ainsi que d'un certain nombre de décorations, obtenues au cours de quels combats et contre qui ? Question restée sans réponse ! Par contre, il se présenta en donnant son nom, à la manière américaine :

« Capitaine Dutilleul, bienvenue en Amérique... l'Amérique a les yeux sur vous, qui représentez la France, en aucun cas elle ne tolérera que vous la déceviez. Quelques brebis galeuses se sont glissées parmi les détachements qui vous ont précédés ; vite décelées, elles ont retraversé l'Atlantique, sans plus tarder. (Il insista sur quelques points sensibles aux autorités américaines – *en oubliant une qui allait manquer me faire virer avant d'avoir commencé* –, puis donna le déroulement de la formation qui ne devrait pas dépasser six mois.) L'entraînement est dur, ne comptez sur aucune faveur. La statistique de réussite est de vingt pour cent en ce qui concerne les Américains ; vos prédécesseurs ont réalisé trente pour cent, c'est bien, mais j'attends que vous fassiez mieux ! En ce qui concerne votre acheminement, trois wagons vous ont été réservés dans un train de marchandises. Aux arrêts il vous sera interdit de sortir. »

– On pourra regarder par la fenêtre, mon capitaine ? demanda Benoît.

Agacé d'être interrompu, soupçonnant une ironie hors de mise dans le propos, Dutilleul foudroya le Bônois d'un regard assassin.

– Je ne disais pas ça pour plaisanter, mon capitaine, mais simplement pour savoir.

Dutilleul se radoucit :

– Vos wagons comportant des vitres, rien n'interdit, en principe, de porter ses regards audehors.

– Je vous remercie, mon capitaine.

– D'autres questions ? demanda Dutilleul, en regardant ostensiblement sa montre de poignet, remarquable par son doré.

– Moi, mon capitaine, fit Pellerin.

– Parlez, lieutenant.

– Y a-t-il un wagon particulier pour les officiers ?

– Nous sommes en Amérique, lieutenant !

– Ce qui veut dire ?

– Ce qui veut dire que pour les Américains, vous êtes un *cadet* comme les autres !

– Ce n'est pas ce qu'on nous avait dit avant le départ !

– Nous tâcherons de les informer. D'autres questions ?... Dans ce cas, rendez-vous à Selma !

Peu après le départ du capitaine Dutilleul, un militaire américain se présenta : "First sergeant *Ombrel*". (Son nom s'écrivait Ombrelle et il se prénommait Jean-Christophe.)

Il s'exprimait dans un français vieillot tel qu'on pouvait l'entendre au fin fond de la Bretagne : première rencontre avec ces Français que le traité de Paris avait abandonnés à leur sort en 1763

dans l'immense Canada. Certains avaient franchi la frontière avec les Etats-Unis, pour recréer une petite communauté dans le Nord-Est, laquelle avait réussi à conserver sa langue. Ombrelle était chargé de convoyer le détachement jusqu'à sa destination finale. Pellerin se mit en avant :

- Je suis le lieutenant Pellerin.
- Je ne connais pas les grades de l'armée française.
- Je vous le dis, et c'est moi qui suis en charge de ce détachement.
- Si vous êtes déjà officier, qu'est-ce que vous allez faire à l'école ?
- Apprendre à piloter.

– Dans ce cas vous êtes un *cadet*¹⁵... prenez vos affaires, en rang par deux, vous me suivez.

Le détachement quitta le Saratoga et se dirigea vers un train stationné dans le port. Quelques huées leur parvinrent de spectateurs attardés. Jean, qui occupait le premier rang avec Michel, demanda à Ombrelle qui les précédait pourquoi on les sifflait ?

- Ils vous prennent pour des prisonniers allemands !
- Faudrait leur dire !
- Pas le temps !

La même scène se reproduira au cours du voyage. À la première manifestation, Pellerin émit la suggestion – il commençait à en rabattre – qu'on mette une inscription sur les wagons comme quoi ils étaient des vaillants petits français et non pas des sales boches.

– Je n'ai pas d'ordre dans ce sens, se contenta de répondre le *first sergeant*.

Les wagons de voyageurs présentaient la disposition des premiers trains au XIXe siècle à part qu'ils étaient fermés. De part et d'autre d'un couloir central étaient disposées des banquettes, en bois, dont le dossier était réversible, particularité bien connue du *sergeant*, car la première chose qu'il fit en prenant place sur la première banquette à gauche dans le sens de la marche – les marins auraient dit bâbord – fut de basculer le dossier en face, de telle sorte que Jean et Michel se trouvèrent assis en face de lui.

– Vous jouez au bridge ? leur demanda-t-il. (C'était oui.) Il faudrait un quatrième, ajouta-t-il. (Et, se levant, il lança à haute voix :) Qui sait jouer au bridge ?

Le premier à répondre fut Grollier, un des auditeurs de Duchateau sur le bateau. Ombrelle installa son matériel, petite table pliante et jeux de cartes et commença à distribuer les cartes. Le train n'était pas encore parti.

Ils y passèrent des heures pendant les trois jours que dura le voyage. Ombrelle supportait difficilement de perdre ; ils le laissèrent gagner un certain nombre de fois, quand son visage commençait à blanchir et ses dents à se serrer. Il aurait voulu jouer à l'argent mais les Français n'en avaient pas. Grollier proposa de déchirer du papier en morceaux sur lesquels il fut écrit un, dix, vingt, cinquante, cent dollars. À l'arrivée à Selma, Ombrelle avait gagné mille dollars en cette forme moderne d'assignats sans aucune valeur que représentaient les bouts de papier.

Le *sergeant* avait désigné Pellerin comme responsable du deuxième wagon, à charge pour lui d'en désigner un pour le troisième. Une heure après le départ, Pellerin entra dans le premier wagon pour une visite. Lorsqu'il vit les joueurs de bridge il se planta devant eux et lança : "Moi aussi je sais jouer, je suis même classé à un bon niveau !" laissant entendre qu'il comptait bien prendre la place d'un des Français. Ombrelle qui était en train de distribuer les cartes, interrogea du regard Jean qui se trouvait en face de lui. Jean secoua la tête.

– T'as qu'à trouver d'autres partenaires, nous on rigole bien ensemble, répondit-il. (Phrase on ne peut plus offusquante. Pellerin coinça ses lèvres.)

– On n'a pas de cartes.

– Je n'ai qu'un jeu... un *spade* (Ombrelle jouait au bridge mais en utilisant les appellations américaines¹⁶, ce qui conduisait à un aimable franglais.)

L'affaire en resta là, mais n'était pas faite pour améliorer les rapports avec le chef de détachement.

Ils ne virent pas grand-chose du paysage, enfoui sous la neige pendant les deux premiers jours. Quand le train s'arrêtait dans une gare, ses partenaires de bridge interrogeaient Ombrelle sur le nom

¹⁵ Elève officier.

¹⁶ Club : trèfle ; Diamond : carreau ; Heart : coeur ; Spade : pique.

de la ville, dans quel Etat, elle se trouvait ? C'est encore de Duchateau qu'ils tenaient cette donnée géopolitique d'une Amérique divisée en 48 Etats¹⁷, rafraîchissement d'un cours un peu oublié du Lycée. Les faits et gestes de l'Amérique, Rome moderne, sont mondialement connus à notre époque, ce qui n'était pas le cas alors, d'autant que la guerre avait particulièrement réduit les informations autres que militaires. À part son Etat natal, le Maine et l'Etat de New York où il vivait, Ombrelle était plutôt ignare en géographie à commencer par celle de son pays, comme la plupart de ses concitoyens. Il ne connaissait pas davantage le nom de la chaîne de montagnes dont le franchissement ralentit considérablement la marche de leur convoi. (En la survolant à bord d'un P 40, Michel l'apprendra plus tard : les Appalaches.) Le 24 décembre à 20 heures, le train s'arrêta dans une gare qui portait le joli nom de Chattanooga.

— C'est Christmas, leur dit Ombrelle, le chauffeur est du coin, il passe la nuit chez lui. Il en a de la chance ! J'aurais tant aimé aller à la messe de Noël à Presqu'isle¹⁸ ! (Puis il se renfonça dans le coin de sa banquette et ferma les yeux.)

Au bout d'un moment, Jean lui dit :

— On fait une petite partie, Jean-Christophe ? Je sens que tu vas gagner.

La réponse ne tarda pas :

— On ne joue pas aux cartes le soir de Noël !

Un long moment s'écoula ; le wagon était silencieux comme si l'immobilisation du train avait gelé les pensées. Seul parvenait le halètement de la locomotive. Soudain on entendit :

— Y a-t-il des Français à bord de ce train ? (C'était une voix féminine, qui reprit :) Ohé, du train !

Jean toucha l'épaule de Jean-Christophe et lui dit : "Il y a quelqu'un qui nous appelle, dehors !" Il ouvrit les yeux. La voix s'exprimait cette fois en anglais ; elle devait dire la même chose. Ombrelle se leva, se dirigea vers la porte, l'ouvrit ; un bref échange s'ensuivit. Le *sergeant* revint :

— Il y a une dame là qui voudrait inviter deux Français pour Christmas, ça vous dit, Jean et Michel ? (Michel répondit :)

— Ça nous dit !

Le lieutenant Pellerin qui se trouvait de nouveau dans le wagon déclara :

— C'est à moi de décider, j'irai avec Lepique (un des sous-lieutenants)

— Trop tard, j'ai demandé à Jean et Michel, ils ont dit oui, c'est eux qui iront.

— Je vous rappelle que je suis le chef de détachement.

— Il n'y a qu'un chef, ici, c'est moi.

— Je me plaindrai à vos supérieurs.

— Je ne fais qu'obéir à mes ordres.

Devant la tournure que prenaient les événements, Jean et Michel se regardèrent ; même en pays étranger, il n'est pas bon de se mettre mal avec un officier. "On pourrait peut-être..." dit Michel. Jean lui fit non de la tête. Ombrelle se dirigeait déjà vers la porte ; ils le suivirent. "Bon Christmas !" leur lança-t-il avant de refermer la porte. Le train étant arrêté sur une voie de garage, c'est entre deux rails que les deux Français se trouvèrent à la descente du train. Entre ces deux mêmes rails, légèrement sur la droite, se tenait une femme, pas très grande, emmitouflée dans un manteau de fourrure, la tête recouverte d'une toque également en fourrure. "Vous êtes Français ?" leur demanda-t-elle. Ça ne devait pas se voir, donc ils répondirent que oui. Elle leur tendit la main et leur dit : "Suivez-moi." Ils marchèrent un bon moment au milieu des rails dans un espace faiblement éclairé, admirant au passage la volonté de cette femme, apparemment plus très jeune. Ils parvinrent à la gare voyageurs, notamment plus éclairée. Dans le hall, un homme en uniforme se dirigea vers eux, dit quelques mots à leur hôtess, qu'ils ne comprirent pas. Il leur serra la main et prononça quelques mots parmi lesquels ils reconurent *Christmas*. Mot déjà entendu un certain nombre de fois. "Notre ami travaille à la compagnie de chemins de fer, c'est lui qui nous a signalé la présence d'un train ayant à son bord des Français," précisa leur hôtess en se dirigeant vers ce qui leur sembla une immense voi-

¹⁷ Actuellement 50. L'Alaska 49^e en 1958. Les Iles Hawaï 50^e en 1959.

¹⁸ Une ville dans le Nord du Maine, un Etat américain qui s'enfonce comme un coin dans le Canada. Prononcer "Presqu'aile".

ture dont ils apprendront plus tard qu'il s'agissait d'un "break", mot et type de voiture passé par la suite en Europe. Tous les trois s'installèrent sur la banquette avant. En fermant la porte, elle dit :

– Brr ! Vous ne devez pas avoir chaud, habillés comme vous êtes !

C'est alors qu'ils se rendirent compte qu'ils donnaient une piètre idée de l'armée française avec leurs uniformes miteux. Ce n'était rien en comparaison de ce qui les attendait par la suite. En démarrant le moteur, elle se présenta :

– Je me prénomme Micheline et vous ?

« En cours de route, elle raconta qu'elle avait fait la connaissance d'un officier aviateur américain en 1918, au cours d'une de ses permissions à Paris. Elle en était tombée amoureuse au point de le suivre en Amérique où ils s'étaient mariés. Elle ne regrettait pas, bien que Paris lui manquât. Elle fut surprise et déçue que ni Jean ni Michel ne connaissaient la capitale. (Michel y était allé très jeune.) Elle n'était pas retournée en France depuis et n'avait pas souvent l'occasion de parler Français, à part avec sa fille aînée qui malheureusement, pour la première fois, ne serait pas là pour *Christmas*. »

C'est la raison pour laquelle, sans doute, elle ne cessa de parler pendant tout le trajet. Du paysage, ils ne virent pas grand-chose, à part la neige repoussée en tas sur les bords de la route. Après avoir gravi une petite colline, ils parvinrent devant une maison brillamment éclairée, de même que les habitations voisines. Elle arrêta la voiture devant un garage en bois. Une petite allée cimentée conduisait vers l'entrée de la maison. Une pelouse, parsemée de plaques de neige, plantée de grands arbres, la séparait de la route. En contre bas, une immense tache de lumière indiquait la présence de ce qui leur sembla une grande ville. Sur le perron les attendait un homme, grand, aux cheveux gris, portant lunettes. "Michael", dit-il en leur serrant la main. Il leur tourna le dos, entoura d'un bras les épaules de sa femme et leur fit signe de le suivre. Un certain nombre de personnes occupaient déjà la pièce où ils entrèrent. En plus de la lumière à profusion, ce qui les étonna fut la chaleur qui y régnait, une constante qu'ils retrouveront tout au long de leur séjour ; l'Amérique n'avait pas de problème énergétique, même en temps de guerre. Michael fit les présentations ; les deux Français durent serrer un certain nombre de mains, petites, grandes, masculines, féminines. On leur parla et c'est à ce moment qu'ils prirent conscience que l'anglais était une langue vraiment étrangère, ce qui laissait mal augurer de leur futur entraînement. Puis ils prirent place sur un canapé, l'un à côté de l'autre. Les gens les regardaient, comme leurs ancêtres l'avaient fait en face de Sioux. Une fillette d'une dizaine d'années vint leur proposer à boire, en leur montrant trois petites bouteilles, une blanche, une rouge sang, l'autre verte. Ils choisirent la rouge, ce qui démontrait, déjà, l'efficacité de la politique commerciale de Coca Cola dont ils déchiffrèrent le nom sur le flacon. Puis comme ils se montraient aussi muets que des carpes écossaises, les regards se détournèrent d'eux, ce qui ne fut pas pour leur déplaire. Un interprète aurait été le bienvenu ; tâche dont leur hôtesse s'acquitta dès qu'elle réapparut au salon, revêtue cette fois d'une robe noire qui mettait en valeur son teint de blonde : elle paraissait soudain dix ans de moins. Ils purent enfin répondre au flot de questions qui allaient suivre tout au long de la soirée. Résumons : « Comment et pourquoi la France qui avait la première armée au monde (Comme quoi, à défaut de préparation, la propagande était bien faite ! Dommage que Hitler n'y ait pas cru !) avait abandonné le combat si vite ? Comment s'étaient comportés les Allemands en France ? »

Michel et Jean répondirent qu'à part les restrictions, ils n'avaient pas eu trop à souffrir, en ce qui concernait leurs familles et à l'époque où ils avaient quitté le pays. Cette réponse, honnête, trop, eut apparemment l'heure de plaisir à certaines personnes. La colonie allemande était très influente aux Etats-Unis et avait tout fait pour empêcher Roosevelt de déclarer la guerre à l'Allemagne, apprendront-ils par la suite. Pour la majorité des Américains, l'ennemi était le Japon qui avait osé attaquer par traîtrise l'Amérique, à Pearl Harbor. "Nos boys seront-ils *home* pour le prochain *Christmas* ?" Ils répondirent oui tout en souhaitant le contraire, car cela signifierait que la guerre aurait pris fin sans eux ! Cette réaction intime peut sembler inconséquente et épouvantablement égoïste étant données les atrocités de la guerre, mais il faut se mettre dans la peau de deux jeunes garçons qui s'étaient engagés non seulement pour apprendre à piloter les avions mais aussi pour combattre dans les airs ! Comment d'autre part leur auditoire pouvait-il prendre pour argent comptant l'opinion de deux deuxièmes classes de l'armée française ? Comme quoi, où qu'on soit dans le monde, les êtres humains ne croient que ce qu'ils souhaitent entendre, quelle que soit la qualification de la bouche émettrice.

Michael abonda dans leur sens. La première guerre n'avait pris fin qu'après l'arrivée du corps de débarquement américain. Deux fois en un siècle, l'Amérique aurait donc sauvé la France. Lafayette était payé en retour au centuple. Il reconnut cependant avoir appris à piloter les avions en France. "Juste retour, vous venez apprendre chez nous !" Il gardait une bonne opinion des avions français de l'époque ; le Spad était un avion merveilleux, il lui avait permis d'abattre trois avions allemands. "Comment se fait-il que votre aviation se soit montrée aussi inexistante ?" Les deux *frenchies* avaient leur opinion là-dessus, mais ils la gardèrent pour eux.

À part les enfants et les deux invités français, l'assistance devenait de plus en plus rouge, la conversation plus animée. et pourtant la température ne semblait pas avoir changé. De même ne circulaient que des boissons non alcoolisées, les bouteilles blanches, vertes et rouges. De temps en temps, un homme, une femme, se levait puis revenait quelque temps après. Leur voisine, une femme d'une cinquantaine d'années venait de se rasseoir près d'eux. Elle avait l'œil vitreux et n'arrêtait pas de rire d'une façon quasi hystérique. Puis elle s'effondra la tête en arrière. Deux hommes vinrent la soulever et la transportèrent dans une pièce voisine. Il y avait là un mystère qu'il appartint à Michael de dévoiler. Il avait l'air passablement éméché lui aussi. Il titubait quand il s'approcha pour faire signe à ses deux invités de le suivre. Le lieu n'était autre que la cuisine. Quelques plats cuisaient dans le four et sur les plaques électriques ; mais ce n'est pas cela qu'il voulait leur montrer. Il ouvrit un placard dans lequel étaient alignées un nombre impressionnant de bouteilles, contenant des boissons alcoolisées : essentiellement du gin et du bourbon. Il se versa une bonne rasade et les invita à en faire autant ; aucune raison ne les poussait à refuser. Quand ils revinrent au salon, ils remarquèrent effectivement que la température avait augmenté. Michael les invita à se mettre à l'aise. Le simple fait d'ôter leurs vestes déclencha l'hilarité générale car, dans l'euphorie du moment, ils avaient oublié que le pan de chemise avant de Jean s'arrêtait au nombril, alors qu'il manquait la manche gauche à celle de Michel. Il était trop tard : il fallait assumer. L'assistance a dû comprendre à ce moment-là pourquoi la France avait perdu la guerre !

L'hôtesse invita à se rendre au buffet dressé sur une grande table. Il y avait de quoi nourrir un régiment ! Le solide eut l'avantage de tempérer quelque peu le liquide d'autant que, pendant toute cette phase, personne ne s'était rendu en cuisine et que les seules boissons disponibles étaient de l'eau et du café. Michel, s'enhardissant, demanda d'où venait ce joli nom de Chattanooga. Il eut droit à un petit cours d'histoire de la part d'un vieux monsieur qui s'était montré fort discret jusque-là et ne s'était apparemment pas rendu une seule fois en cuisine.

« Comme vous le savez peut-être – oui, Michel avait lu Fenimore Cooper – l'Amérique du Nord était habitée par ceux qu'on a improprement appelés Indiens, à cause d'une grossière erreur de Christophe Colomb. Ils ne parlaient pas tous la même langue. Ce sont les Cherokees, une importante tribu, qui ont donné le nom de Chattanooga à cet endroit où l'eau et le bois ne manquaient pas. Quelques colons séduits également par le site s'y installèrent en 1815. La coexistence pacifique ne dura que quelques années et les Cherokees durent partir en 1838. Les colons eurent la sagesse de ne pas débaptiser l'endroit dont la population n'a cessé d'augmenter depuis pour dépasser les cent mille en 1940. Pendant la guerre civile, Chattanooga était un nœud de communications important pour l'armée confédérée (les Sudistes). Disposant de charbon et de fer la ville est devenue une cité industrielle. » L'historien enseignait à l'Université de Chattanooga et précisa que la ville se situait (et se situe toujours) dans l'Etat du Tennessee.

Peu après minuit, leur hôtesse proposa de raccompagner ses hôtes français car on annonçait des chutes de neige pour la nuit. Ils remirent leurs vestes, serrèrent de nouveau un grand nombre de mains. Michael les accompagna sur le pas de la porte, leur souhaita *good luck* et ils reprisent leurs places sur la banquette avant de la Studebaker dont le nom pouvait se lire sur le radiateur. Micheline ne manqua pas de souligner ce côté hypocrite de la vie américaine qui proscrivait l'usage des boissons alcoolisées en public tout en la tolérant et l'encourageant même en cachette. "Comme quand j'étais gamine et que j'allais faucher des confitures dans le buffet de ma grand-mère !" Ce côté puritain de la vie publique apporté par la religion protestante ne manquera pas d'étonner les *French cadets*. Les choses ont beaucoup évolué depuis.

Elle les laissa en gare, les embrassa et leur fit promettre de ne pas la laisser sans nouvelles. La neige commençait à tomber quand ils rejoignirent le train.

Ground Training

Il fait beau quand le train entre en gare de Selma (Alabama). Des camions bâchés attendent les *frenchies* – toujours cette impression d’être traités en prisonniers ! Un court trajet les amène devant l’entrée principale d’un camp supposé être d’aviation car des bruits d’avions se font entendre. Il s’agit sans doute de Craig Field, leur première destination selon le capitaine Dutilleul. La lourde barrière n’est levée qu’après une minutieuse inspection. Les camions pénètrent dans le camp et après un court trajet s’arrêtent de nouveau ; leurs passagers sont “invités” à descendre. Une dizaine de MP’s, reconnaissables à leurs casques, ceinturons et brassards blancs, les regroupent ; ils les regardent d’un air farouche, comme s’il s’agit de délinquants. Il faut dire que les uniformes disparates, genre armée de Bourbaki, ne plaident guère en leur faveur. L’espace de regroupement est goudronné, entouré d’arbres et de bâtiments rectangulaires en bois dont les deux étages présentent une autre allure que les baraques Adrian de Casablanca, datant de la première guerre ; ils paraissent flambant neufs. Une Jeep conduite par un MP survient ; un officier, reconnaissable à sa casquette, en descend. Il salue, première marque d’amabilité, et leur adresse quelques mots, en américain. Un des soldats se tourne vers Pellerin et lui demande tout haut : “Qu’est-ce qu’il dit, mon lieutenant ?” “Euh... !”

Soudain une voix s’élève : “Il dit que nous allons entrer dans ce bâtiment qui est devant nous, qu’après avoir été désinfectés, nous y prendrons une douche, puis nous recevrons nos uniformes américains !” À la stupéfaction générale, le traducteur se trouve être l’ami Benoît, qui expliquera un peu plus tard qu’il avait appris l’américain à Alger où il travaillait sur les quais. Benoît était manifestement doué pour les langues, car, en plus du maltais, il parlait l’arabe, et l’espagnol. La façon dont il écorchait le français laissait supposer qu’il en était de même avec les autres langues ; tel quel, il sera l’interprète du détachement pendant un certain temps. En tout cas, ce qu’il avait traduit se vérifia point par point.

Après être entrés deux par deux dans le bâtiment en face, à la sortie du premier sas nous nous retrouvons nus comme des vers, nos vénérables vêtements jetés dans un container avant de terminer leur vie dans un incinérateur. Je me souviens qu’en quittant le camp Caze, le lieutenant chargé de l’intendance nous a fortement recommandé de ne pas oublier de réexpédier nos uniformes par le premier bateau. Pellerin en sera quitte pour protester une fois de plus. L’a-t-il fait ? Il me semble que les vénérables souliers de chasse de mon père ont été mis de côté. Une petite enquête m’apprendra par la suite qu’ils avaient fait le bonheur d’un travailleur noir dans les champs de coton. J’aurais voulu les garder pour les mettre en vitrine à mon retour, dans laquelle j’aurais également déposé mes sandales de la Cruz Roja, qui, elles, périront par le feu. Au deuxième sas, ce sont nos cheveux qui restent par terre ; eux aussi seront incinérés. Au troisième sas, nous sommes pulvérisés de la tête au pied, comme le faisait ma mère pour ses rosiers. Au quatrième sas, c’est la douche, chaude, avec du savon à profusion. Le cinquième sas est le magasin d’habillement. Chemise, calot, caleçon, pantalon, chaussettes, chaussures sont disponibles à nos mesures ou presque ; quand nous sortons, nous sommes méconnaissables, le moule américain nous a transformés en... soldats américains, dont il ne nous restera plus qu’à apprendre la langue.¹⁹

Malgré les protestations de Pellerin, lui et ses sbires ont suivi le même chemin et se sont trouvés à poil parmi leurs hommes de troupe, desquels ils ne diffèrent guère, l’établissement militaire n’ayant pas encore trouvé le moyen de tatouer les grades sur la peau, si toutefois il y a pensé. N’est-ce pas Churchill qui disait qu’il n’y a pas de grand homme pour son valet de chambre ? Une fois “*propres comme des sous neufs*”, *expression favorite de ma grand-mère*, on se remet en rangs au fur et à mesure de la sortie du moule.

Les casquettes des “off” et “sous-off” ont été remplacées par des calots, les mêmes que ceux des deuxièmes classes. Ainsi remis à neuf, on attend impatiemment la suite qui se manifestera sous la forme d’un *sergeant* ; il semble être plus gradé qu’Ombrelle qui les a quittés sur le quai de Selma, non sans une certaine émotion. Il est grand, tout en muscles, porte un stick sous le bras et se déplace en déroulant entièrement les pieds, *comme le faisait mon “prof” de gym au lycée de Saint-Brieuc*. Il vient vérifier et rectifier les alignements, sans un mot, que la plupart n’auraient sans doute pas com-

¹⁹ Les paragraphes en italique sont extraits du carnet de notes de Michel.

pris, mais à coups de stick, langage universellement connu. On entend quelques jurons, en particulier : “le con de ta mère !”, “la mort de tes os !”, de l’ami Benoît qui ne tardera pas à ajouter l’argot américain à sa panoplie. Puis le *sergeant* vient se placer devant le groupe, lève le bras et démarre en petites foulées, superbement élastiques. Le détachement allait le subir pendant une quinzaine de jours. Comme quoi, pour toutes les armées de l’air du monde, savoir se déplacer en courant et en rangs tirés au cordeau semblait être une condition incontournable pour l’accès au manche d’un avion ! Ce premier jour, il ne s’agirait que de quelques dizaines de mètres, distance qui les sépare de leur futur logement : un bâtiment en bois (comme la plupart des maisons américaines) qui semble avoir été construit la veille, tellement il respire le neuf. Il comprenait deux étages, toilettes et douches à chaque étage. Attardons-nous un peu sur ces toilettes ! Non par plaisir scatologique mais pour souligner une des nombreuses contradictions de la vie américaine – aux yeux des Français ! Les toilettes ne comportaient pas de portes.

C'est ainsi qu'à la fin de la première conférence générale faite par le colonel commandant la base, je me suis retrouvé aux toilettes de l'amphi en face dudit colonel, lequel, après avoir baissé culotte, m'a demandé quelles étaient mes premières impressions. La stupéfaction a gelé aussi bien mes paroles que le reste. J'ai rougi, transpiré et attendu que le colonel procède aux opérations qui sont de mise dans ces sortes d'endroit, remonte son pantalon, tire la chasse d'eau et me souhaite good luck pour que je retrouve ma langue, qui ne servait plus à rien et le reste, d'une utilité plus immédiate.

Comment ne pas devenir un autre homme avec tous ces “neufs” ? Pays *neuf*, uniformes *neufs*, logement dans un bâtiment *neuf*, en attendant qu’on nous modèle une âme *neuve*. Ce n’est pas sans raison qu’a été forgé le terme *melting pot*, qui souligne l’extraordinaire pouvoir d’intégration de ce pays peuplé essentiellement d’immigrants.

Pendant deux semaines les *French cadets* ont couru, sauté, grimpé, rampé, mu et rompu leurs membres dans tous les sens, nagé – dans une piscine ; ce que l’armée américaine appelait *Pi Ti* (physical training), selon la manie abréviative du pays, laquelle a traversé l’Atlantique après-guerre. John, le *master sergeant* en charge du P T, n’a pas tardé à remarquer Michel. Si la foulée du Français n’est pas aussi élastique (Une hérésie pour un véritable coureur !) son souffle se révélera supérieur quand Michel l’aura recouvré après quelques jours. Il saute plus haut que John, nage mieux, mais rampe moins bien ; ce n’était pas au programme du professorat de gymnastique en France et cet exercice n’était d’aucune utilité pour un joueur de foot. John finit par lui demander d’où il tient cette forme – étonnante pour un Français : c’est que le ton laisse entendre. Michel ne s’étend pas sur son cursus d’apprenti prof de gym, non pas pour satisfaire à son père qui n’en avait que mépris, mais simplement par pauvreté de vocabulaire. “*I play football,*” lui répond-il, en esquivant la conjugaison. Le mot fait tilt, car John aussi avait joué au football et là il devient tellement prolix que Michel doit faire appel à Benoît. Lorsqu’il demande à quel poste Michel jouait, on réalise soudain que les Américains, dans leur désir de se démarquer de leurs anciens colonisateurs, jouent au football²⁰ avec les mains, sans se soucier du contresens. Le sport inventé par les Anglais et répandu dans le monde entier sous le nom de football, s’appelle ici *soccer*. La prononciation de ce nom se rapproche énormément de celui de *sucker* qui signifie “pigeon” ou “poire” en argot, ce qui laisse entendre l’estime dans laquelle est tenue cette activité mondialement pratiquée. Michel le voit bien dans le ton et la moue de John quand il leur répond : “*you mean soccer !*” (vous voulez dire soccer !) Michel a baissé d’un cran dans l’estime de John ; il devait prendre sa revanche quelques jours plus tard.

Indépendamment de l’uniforme flambant neuf, bien coupé, en tissu de bonne qualité, la richesse de la nourriture fut une surprise, richesse dans les deux sens du mot : en quantité et en calories. Si le repas du matin consistait en une louchée de jus de figue dans leur “palace” de Jaca ; d’un jus un peu plus noir, baptisé également café et accompagné d’un quignon de pain plus ou moins dur qu’il était possible de tartiner avec du beurre rance dans leur “trois étoiles” de camp Caze, le petit-déjeuner du “paquebot” Saratoga avait déjà pris le nom de *breakfast*. Bien que lait et œufs fussent reconstitués à partir de poudres, c’était déjà “Byzance”. À Craig, le lait semblait avoir à peine quitté le pis de la

²⁰ Foot qui signifie pied ; donc, littéralement : balle au pied.

vache, de même que les œufs le cul de la poule ; le pain était livré chaque jour au petit matin ; l'odeur du bacon rissolant dans les poêles aurait suffi à lui seul à redonner de l'appétit à un mourant. Jus d'orange, de pamplemousse, flocons de maïs, appelés *corn flakes*, apparaissent comme autant de nouveautés qui parviendraient en France bien longtemps plus tard. Ce premier repas de la journée était pantagruélique. Le premier mois, Michel et Jean se jetèrent dessus sans aucun complexe, au détriment de la balance de pesée, malgré l'intensité de la PT. Il faut dire qu'elle avait penché nettement de l'autre côté suite au séjour en Espagne.

Le temps était minuté, pas question de s'attarder à la cantine, sauf le soir où quelques tables étaient réservées à des jeux de société. John s'y faisait un peu d'argent de poche en jouant au "bras de fer". Michel ne connaît pas le nom anglais, mais en a une longue pratique avec son père qui, pendant sa captivité en Allemagne durant la première guerre, avait amélioré son ordinaire grâce à ce jeu. Les deux opposants assis l'un en face de l'autre, posent leurs coudes sur une table, avant-bras levés, mains enlacées. L'objectif est de faire toucher la table au dos de la main de l'adversaire.

J'avais dû attendre les grandes vacances suivant ma première année à Rennes pour d'abord faire jeu égal puis gagner contre mon père. J'y vis une justification de mes études de gym ; Marcel ne fit pas le rapprochement et mit sa défaite sur le compte de l'âge ; il avait passé quarante-cinq ans. Pauline, agacée par ces jeux masculins, fut contente ; elle pensait, à juste titre, qu'il n'y aurait pas de revanche. Je manquais donc un peu d'entraînement face à notre instructeur de P T qui, chaque soir, se faisait au moins cinq dollars (un dollar la partie). Je laissai écouler une semaine en observation, d'autant que je ne possédais pas l'argent du pari et en profitai pour m'entraîner avec Jean et quelques autres dont un certain Pajero dont la carrure de joueur de rugby, qu'il avait beaucoup pratiqué, impressionnait. Football contre rugby : le ballon rond l'emporta régulièrement sur l'ovale. N'ayant rencontré aucun adversaire à ma hauteur parmi les Français, je me sentis prêt à affronter John. D'autant que nous venions de toucher notre première allocation, pour ne pas dire paye.

Ce soir-là, au moins cinquante supporters m'entourent. Entre chaque round, John me lance un regard goguenard, il me défie. J'attends que John se fatigue ; il vient d'éliminer cinq Américains dont un commandant, pilote de bombardier qui devait peser dans les cent kilos. John voit dans mon regard que je suis prêt à l'affronter, il me fait signe ; je prends place en face de lui. Ce n'était pas la première fois qu'un Français lui avait lancé un défi. À la connaissance de Jean, personne n'avait encore gagné.

Mes supporters, quant à eux, n'ont aucun doute sur ma victoire et sont persuadés que je ne ferai qu'une bouchée de ce sergent qui les fait souffrir chaque jour. Avant de s'installer, John se frotte les mains, chacun des frenchies a parié un dollar. Jean aurait bien parié davantage, mais le règlement interdisait de parier plus d'un dollar. Quel règlement ? John n'en dit pas plus mais semble le regretter. Quand il prend ma main, la rudesse, la sécheresse du contact m'impressionne, je crains d'être ridicule. Puis je me revois en pensée toutes les fois où, depuis l'âge de douze ans, j'avais affronté mon père en me disant que jamais... ! "Ready ?" me demande John. "Ready !" je réponds. L'attaque est fulgurante et me surprend ; mon avant-bras commence à s'incliner. Je résiste de toutes mes forces, muscles et dents serrés, prends une forte inspiration puis bloque mon diaphragme, tous trucs appris de mon père. L'avant-bras de John revient lentement à la verticale, puis commence à s'incliner vers l'extérieur. Pouce par pouce, inch par inch, le dos de sa main se rapproche de la table. John est écarlate, ses yeux lancent des éclairs, le silence autour de la table est impressionnant. Rapidement je prends une nouvelle inspiration et rebloque immédiatement mon diaphragme. John en a profité et son avant-bras est légèrement reparti en arrière. Tous muscles bandés, j'accentue la pression, je sens le bras de John fléchir... il s'incline, s'incline, s'incline... et le dos de sa main finit par toucher le bois de la table. J'ai gagné. Mes supporters éclatent en bravos. "Tu as mis trois minutes !" dit Jean qui a chronométré sur la montre de son grand-père. John est tout rouge. Il reste silencieux un long moment, puis finit par admettre sa défaite qu'il mettra sur le compte de la fatigue. Il me donne rendez-vous pour le lendemain, extirpe de sa poche cinquante billets d'un dollar, et sort la tête basse, ainsi que la queue, assurera Benoît.

Le lendemain matin, pour l'avant-dernière journée d'entraînement sol (*ground training*), c'est un *first sergeant* qui nous accueillit. Il était plus jeune, se prénommait Archibald ; sa démarche était moins élastique que celle de John, il courait donc mieux et ne s'attardait pas à la cantine après le re-

pas du soir. On ne revit jamais John, aussi les hypothèses fleurirent. *Je connus la gloire d'avoir débarrassé notre détachement d'un tortionnaire, terme passablement exagéré.*

Les Américains sont-ils aussi peu fair play que les Anglais qui ont pourtant inventé le terme ? C'est la question qu'on a pu se poser à la suite de cette aventure !

À nous l'Amérique !

Les quinze jours de *Ground Training* avaient la double particularité de redonner du muscle à ces pauvres Français un peu avachis ainsi que de constituer une quarantaine permettant à toutes sortes de maladies d'éclore et d'être soignées, afin d'éviter de les transmettre à la population civile. Interdiction absolue donc de sortir du camp pendant ces deux semaines.

D'autres Français se trouvaient sur la base. Le cinquième détachement, qui avait donc deux mois d'avance sur le septième, était en phase finale avant l'obtention des ailes, c'est-à-dire le brevet de pilote. Ils évoluaient sur un AT 6, sorte de petit chasseur que les "nouveaux" voyaient passer de temps en temps au-dessus de leurs têtes alors qu'ils rampaient comme de misérables limaces ou tentaient de grimper comme des écureuils. Ils n'en savaient pas plus ; leurs aînés (de deux mois) jouaient déjà aux pilotes, c'est-à-dire regardaient de haut les rampants que les "bleus" étaient réellement. Be-noît, toujours lui, reconnut un jour un de ses potes, donc un Bônois, parmi ces seigneurs. La confraternité du territoire l'emporta ; ils se virent souvent. C'est par lui que fut connue l'existence de trésors cachés à l'extérieur du camp. Selma, la ville la plus proche, n'avait pas grand intérêt ; par contre la grande cité de Birmingham présentait tous les aspects du paradis pour des jeunes Français en manque : les filles y pullulaient, toutes plus belles les unes que les autres. Tous ne demandaient qu'à y croire, en particulier Jean. Depuis son arrivée en Terre Promise, à part quelques pimprenelles qui lui avaient servi du coca cola à Chattanooga, de la gent féminine il ne connaissait que quelques spécimens "proches de la retraite", bien que leur hôtesse Micheline lui eût bien plu.

En nous annonçant la fin de la quarantaine, à midi le vendredi, Archibald indiqua la marche à suivre pour obtenir une permission. Jean et moi avons décidé de nous passer de lunch afin d'être les premiers à l'ouverture du bureau adéquat. À 15 heures, nous avons le précieux papier en poche. Au cours de la journée, quelques bus civils s'arrêtaient à l'entrée du camp ; celui de 16 heures se rendait, paraît-il, à Birmingham. À 15 heures 30, nous sommes dehors, c'est-à-dire papiers visés, tenues inspectées : tout est dans l'ordre. Première fois que nous sommes autonomes depuis notre arrivée. L'air que nous respirons nous semble plus léger. Le ciel est bleu, parsemé de petits nuages blancs, la température est douce bien qu'on soit en janvier. Quelques voitures passent dans un sens et dans l'autre ; on leur fait signe, ils répondent. Des camarades ne tardent pas à nous rejoindre. Leur nombre ne va-t-il pas dépasser la capacité du bus ? Que se passera-t-il ? Y aura-t-il un autre bus plus tard ? "Si nous faisions du stop ?" dit Jean. En a-t-on le droit ? La grande aiguille de la montre de Jean ne s'arrête pas à 16 heures, mais continue sa course sans se soucier de notre énervement grandissant ; elle a déjà fait un demi-tour de cadran et toujours pas de bus, sinon les quelques bus militaires qui regagnent Selma, à la fermeture des bureaux. Je m'avance sur la route pour scruter au loin ; rien en vue. Alors que je m'apprête à rejoindre le groupe, je ressens une envie qui devient vite pressante. Nous connaissons tous l'expression populaire : "Ça m'a pris comme une envie de pisser !" Elle est on ne peut plus explicite. Je ne tarde pas à me tortiller. Rentrer dans le camp, rejoindre la baraque et s'y soulager signifie manquer le bus. Il faut avouer que cette idée ne fait que m'effleurer ; nombreux sont les talus, les fossés, les bermes, que j'ai arrosés avec soulagement, en Bretagne, pendant ma traversée de la France, que je marche, ou que je roule sur deux ou quatre roues. Nulle honte à cela ! Aussi, sans plus tarder, je retraverse la route, déserte, et qui le restera le temps que je me mette en position de tir. À peine le premier jet, puissant, atteint-il le sol américain qu'un vacarme de sifflements accompagnés de hurlements, me parvient. Pensant qu'il s'agit de l'arrivée du bus, je me tourne légèrement... pour assister au spectacle de quatre M P's qui traversent la route en courant, dans ma direction. Je me retourne, croyant qu'un danger me menace ; aucun animal féroce, aucune bête humaine n'apparaît dans mon champ de vision. J'ai à peine le temps de refermer la boutique que deux poignes puissantes me saisissent au bras et m'entraînent illico vers le poste de garde. Quand j'y entre, j'entends un bruit de moteur derrière mon dos. Quelques minutes

plus tard, bien au chaud au poste de garde, je jette un regard vers la sortie : il ne reste plus personne, le bus a tout avalé, sauf moi. Les occupants du poste me regardent comme si j'étais un criminel ! Des menottes enserrent mes poignets. Qu'ai-je donc pu faire de si répréhensible ? Je cherche désespérément, n'osant interroger mes geôliers. Je pense alors tout naturellement à une vengeance de John, qui aurait attendu que le bus arrive pour que je ne puisse y prendre place au dernier moment, ce qui serait d'autant plus frustrant. Pourquoi alors ne me relâche-t-on pas, puisque le bus est parti ? Je me décide à demander ce que j'ai fait ? Je n'ai droit qu'à des regards furibards en guise de réponse. Un certain temps s'écoule ; la nuit tombe. Toujours assis sur une chaise, je ferme les yeux. Soudain une voix connue : celle du capitaine Dutilleul. Que fait-il là ? Il vient vers moi et me dit :

- Vous en avez fait de belles ?
- Moi ? Qu'ai-je donc fait ? (Devant mon air ahuri, il éclate de rire :)
- C'est de ma faute, j'aurais dû vous prévenir !
- De quoi, mon Dieu ?
- Pisser dans la nature est un outrage à la pudeur.
- J'étais tout seul, il n'y avait personne en face de moi !

Il me raconte alors qu'un des lieutenants de la délégation française en Amérique avait connu la même mésaventure en traversant en voiture le désert de l'Arizona. Au milieu d'une longue ligne droite, à des dizaines de kilomètres de toute agglomération, il s'était arrêté pour soulager, lui aussi un besoin pressant. Une voiture le dépassa durant cet intermède. À l'entrée de la première ville, il fut intercepté par une voiture de police, conduit au poste où on lui infligea une amende de 500 dollars. L'automobiliste qui l'avait dépassé l'avait dénoncé comme un redoutable malfaiteur.

– Je reconnaissais comme vous que pour un Européen, cette vue des choses est pour le moins ahurissante mais c'est ainsi.

- Leurs vessies ne sont pas faites différemment des nôtres, alors comment font-ils ?

– Ils ont une sorte de pistolet, comme dans les hôpitaux, pissent à l'intérieur de la voiture et déversent le tout sur la chaussée. Le résultat est le même, mais ils n'ont pas montré leur zizi à Dieu et aux petits oiseaux.

Ce capitaine est plein d'humour et je ris de bon cœur, ce qui déplaît fortement aux occupants du poste de garde. Cette affaire est à rapprocher de la soirée à Chattanooga où ma voisine s'était affalée, ivre morte, sur son siège, alors qu'elle n'avait bu que de l'eau, en public. Jamais l'hypocrisie des religions, qu'elle soit catholique ou protestante ne m'est apparue aussi forte.

Un commandant américain survient qui n'est autre que le pilote de bombardier qui m'a précédé à la partie de bras de fer en face de John. Dutilleul s'avance et ils ont une courte discussion, à la suite de laquelle ils s'avancent vers l'auteur du délit (moi). Le commandant me reconnaît et me sourit. Il avait effectué le débarquement en Afrique du Nord, y avait séjourné un certain temps et n'avait pas manqué d'apercevoir ça et là des hommes, le dos tourné à la route et arrosant consciencieusement les bas-côtés. Il n'en avait apparemment pas perdu la vue ni suffoqué d'indignation. On ne pouvait trouver meilleur avocat. En sortant du poste de garde, entouré du commandant américain et du capitaine français, je n'en menais pas large, d'autant que Dutilleul venait de me révéler ce que j'avais risqué : ni plus ni moins que la radiation des écoles de pilotage. Je serai donc consigné jusqu'à mon départ de Craig Field pour l'école de début ; les M.P.'s. ne supporteraien pas qu'un personnage aussi vicieux que moi aille gangrenner la population civile. En retour, le commandant me demanda, comme une faveur, de l'entraîner au bras de fer. À mon retour en France je ne manquerai pas de souligner à mon paternel que c'était grâce à lui que j'avais pu entamer ma carrière de pilote.

Quand Jean revint de sa permission, Michel refusa d'entendre le récit, enjolivé ou non, de sa première escapade américaine. Au cours du mois suivant, il accepta d'entendre qu'il avait rencontré deux filles superbes dont l'une avait manifesté un grand désir de faire la connaissance de son camarade, mais Michel n'avait plus l'esprit à ça, car le vol avait commencé et cela ne se déroulait pas comme il l'avait imaginé.

Tuscaloosa

Encore un joli nom “indien” (d’Amérique) ! Tuscaloosa est situé dans le même Etat que Selma : l’Alabama, le plus *deep*²¹ de tous les Etats du Sud (à l’époque !) Cela ne signifiait rien pour Michel. Lorqu’à la fin du *ground training*, on lui annonça que le *primary training* c’est-à-dire l’école de début, comme son nom l’indique, se déroulerait à Tuscaloosa, il commença par trouver le nom joli et y vit un heureux présage. La vie des Indiens, leurs luttes entre eux et contre l’envahisseur avaient ravi son enfance ; James Oliver Curwood, Jack London, Fenimore Cooper, étaient ses auteurs favoris. Avant que le ciel ne s’impose comme une voie incontournable, à la question que les “grands”, amis de ses parents ou visiteurs, ne manquaient pas de lui poser : “Que veux-tu faire plus tard ?”, il répondait : “Coureur des bois” ou “Bûcheron au Canada !” À la fin de la sixième de Lycée, son ambition avait crû et il répondait : “Propriétaire de scierie au Canada !” C’était toujours dans le bois et en Amérique du Nord.

Tuscaloosa se trouvait en Amérique du Nord et portait un nom Indien. Tout était réuni pour que l’amalgame de ses rêves se transforme en réalité ! Lorsqu’ils montèrent dans le bus, il était à la fois impatient et confiant. Le bus était militaire ; c’est lui qui les attendait cette fois et non le contraire ; Michel avait toutefois pris ses précautions. “Tu ne leur fais pas un bras d’honneur à ces enfoirés !” lui dit Benoît, assis à côté de lui, lorsqu’ils passèrent le poste de garde. Il faut dire que son aventure en avait fait rigoler plus d’un, qui dans les mêmes circonstances pressantes en auraient fait sans doute de même ! Quant à ce fameux “bras d’honneur”, si Michel avait découvert avec étonnement cette expression à la fois corporelle et verbale qui faisait partie du folklore nord africain, il ne l’utilisait pas encore et ce n’était certes pas l’endroit pour commencer ! “Ils ne comprendraient pas !” répondit-il d’un ton supérieur. Benoît le fit à sa place, mais comme il se trouvait au bord du couloir intérieur, personne ne se trouva visé. Il eut droit cependant à une remarque du lieutenant Pellerin :

– Nous ne sommes pas à Bône, soldat Benoît !

– Non, mon lieutenant, et il ajouta tout bas : “Le con de sa mère !”

De ce déplacement effectué en plein jour, sous un beau ciel bleu parcouru de jolis cumulus qu’il tardait à Michel d’aller voir par en dessus, il n’y a pas grand-chose à dire sinon qu’il n’avait jamais autant vu d’hommes noirs, d’hommes à la peau noire, pour être plus précis. Ils marchaient sur les routes, travaillaient dans les champs. Les lectures de Michel ne lui parlaient que d’“Indiens”, il n’avait pas encore lu “La case de l’oncle Tom”, ni “Autant en emporte le vent” ; aussi ce problème, qui était à l’origine d’une terrible guerre civile et qui divisait encore le pays, ne lui était que peu connu ainsi qu’à la majorité de ses camarades. Ils faillirent en écraser un, de noir, un homme plus très jeune qui traversait la route pour se rendre d’un champ dans un autre. Au lieu de ralentir, leur chauffeur accéléra. Le pauvre vieil homme ne pouvant le faire, l’aile droite du véhicule frôla sa veste, tandis que le chauffeur appuyait sur la commande du Klaxon. De nombreuses têtes se levèrent dans les champs, en même temps que le “chauffard” s’esclaffait en se retournant vers ses passagers pour lâcher : “I almost got that bastard !”, phrase que traduisit Benoît : “J’ai failli l’avoir, ce bâtard !” Il s’ensuivit un très long silence que rompit Grollier en disant : “Ce n’est pas mieux chez nous en Algérie !”

– Pas de politique s’il vous plaît, conclut le chef de détachement.

Si, plus de cinquante ans après, sans y être retourné, la disposition générale de Craig field m'est restée en mémoire, je ne peux en dire autant de Tuscaloosa...et pour cause !

²¹ Profond, dans le sens de la France profonde.

le ciel est à nous

À peine installés, dans le même genre de baraques qu'à Craig, eut lieu un *briefing* général, dont il n'y a rien à dire sinon qu'il était traduit par une charmante jeune femme en uniforme portant galons de *first lieutenant*, une blonde vaporeuse, modèle omniprésent dans les nombreux films que les *frenchies* verront tout au long de leur entraînement. Elle affichait Mary sur un badge épinglé au sommet du renflement considérable qui soulevait sa veste d'uniforme au niveau de sa poitrine. (Un autre fantasme américain !)

– Avez-vous des questions ? demanda Mary à la fin du *briefing*, selon la bonne tradition.

Jean, assis à côté de Michel, leva la main.

– Je vous écoute, dit-elle.

– Combien de cylindres a le moteur ?

Elle rougit, se retourna vers le présentateur, lui posa la question dont elle restitua la réponse : neuf.

– Je vous remercie, mademoiselle Mary, c'est bien votre prénom ?

– En effet. Et son regard s'attarda un moment sur ce beau garçon qui venait de la faire rougir.

À la sortie, Michel ne manqua pas de faire remarquer à Jean qu'il avait pris des risques. "Je vais me la faire ! Je ne sais pas encore comment mais je vais me la faire !" répondit-il. Quand, accompagnée de l'instructeur *briefeur* (néologisme franglais), elle les dépassa, Michel nota un changement dans la démarche et n'aurait pu dire ce qu'il préférait de l'avant ou de l'arrière, mais Jean avait pris une longueur d'avance et dans quelques jours, pour Michel, les filles seraient le dernier de ses soucis.

Le lendemain eut lieu la présentation physique de l'avion ainsi que des instructeurs.

L'avion était un biplan en tandem propulsé par une hélice bipale mue par un moteur en étoile qui développait 250 chevaux, avait-il été précisé la veille. Michel avait trouvé ce chiffre considérable comparé aux 5, puis 10, puis 11 ch des voitures paternelles car il n'avait pas encore fait la différence entre chevaux fiscaux, une particularité bien française, et les chevaux-vapeur, bien que les cours de physique du lycée eussent dû lui apprendre que l'unité de puissance, dénommée cheval, consiste à éléver 75 kilos d'un mètre en une seconde. Il en pesait 80, son moniteur à peu près autant, leur avion accusait un peu moins d'une tonne : avec 250 ch, leur aéronef devrait être à l'aise. Construit par la firme Stearman, il portait le nom abstrait de P T²² 17. Il y en avait un certain nombre, alignés sur un immense parking.

Les groupes furent désignés, on ne sait selon quel ordre, car les trois coéquipiers de Le Guen furent Grollier, Benoît, et le lieutenant Pellerin. L'annonce déplut souverainement aux deuxièmes classes, au lieutenant aussi. Un bruit courut comme quoi il avait suggéré faire partie d'un groupe comprenant ses deux adjoints et un sergent-chef, mais l'idée n'avait pas été retenue. Jean avait dans son groupe le sous-lieutenant Lepique qui se révéla par la suite être un garçon charmant et pas du tout vêlé par l'esprit militaire. Par contre, le nom de l'instructeur redonna le moral à Michel : il s'appelait Woodman (homme des bois, le rêve du jeune Michel). Grand, sec, cheveux et oeil gris, il lui parut redoutable. Il ne leur serra pas la main et se contenta de les regarder l'un après l'autre. Puis il leur fit signe de le suivre dans une petite pièce ressemblant à une mini salle d'école. Une nouvelle interprète les rejoignit, beaucoup moins flamboyante, dont la présence sembla déplaire souverainement à leur "homme des bois". Lequel se mit au tableau pour dessiner un autre tableau, de bord cette fois : celui de l'avion. Il indiqua les fonctions de chaque instrument, d'une façon on ne peut plus succincte. Au bout d'un moment, s'étonnant que la traduction soit nettement plus longue que l'original, il en demanda la raison à l'interprète qui ne put qu'avouer qu'elle en rajoutait un peu, pensant bien faire. D'un ton sec, Woodman lui rappela que c'était lui l'instructeur et qu'elle devait se borner à traduire et non pas à interpréter. Elle rougit et parut charmante, à Michel cette fois. Il commençait à se demander si son présage était aussi bon qu'il se l'imaginait, de là à se laisser envahir par cette antipathie naissante il ne pouvait en être question. Ce premier *briefing* se termina rapidement ; les suivants

²² Primary Trainer, avion de début.

seraient aussi laconiques et se termineraient de la même façon par un : *any question ?* prononcé sur un ton qui ne laissait guère de choix, et que l'interprète ne prendrait plus la peine de traduire.

Avant d'entrer dans le vif du sujet c'est-à-dire prendre l'air, il fallut aller choisir combinaisons de vol, vestes en mouton retourné, ainsi que bottes fourrées de la même origine, casques en toile et lunettes de vol car le vol s'effectuerait la “gueule à l'air” comme les as de la “grande guerre”. (Celle-ci, n'étant pas terminée, n'avait pas encore eu d'appellation. La première restera la grande, tout au moins pour les Français : nous l'avions gagnée !) À cet équipement s'ajoutait un parachute dont le fonctionnement fut à peine expliqué de peur que les apprentis pilotes en fassent un usage exagéré. La consigne était de sauver l'appareil, éviter qu'il ne s'écrase en zone habitée et de ne s'éjecter qu'en dernier ressort. N'ayant suivi aucun entraînement au saut en parachute, ce qui sera le cas jusqu'au bout, la trouille d'utiliser cet engin était suffisante pour que tous respectent les consignes à la lettre.

Déguisés en aviateurs, ses élèves suivirent Woodman vers la ligne de vol, c'est-à-dire l'alignement des aéroplanes. L'interprète dont le prénom, Susan, se lisait également sur sa veste d'uniforme, nettement moins renflée, était également de la partie, ce qui ne semblait guère plaire à l'homme des bois-instructeur. La troupe finit par s'arrêter devant un aéroplane qui ne différait des autres que par son numéro. Le lecteur pardonnera de ne pas le donner : il y a des limites aux performances de la mémoire. L'instructeur en fit le tour, suivi de ses canards, désignant et nommant, après avoir interdit à Susan de traduire, les différentes parties de l'avion : l'hélice, le moteur, les ailes, le fuselage, les gouvernails de profondeur et de direction, la roulette de queue et le train d'atterrissement. Cela peut sembler primaire, mais il paraît que parmi les jeunes Américains s'engageant dans l'arme aérienne afin de devenir pilotes, il y en avait un certain nombre qui n'avaient jamais vu ne serait-ce que la queue d'un... avion, alors que celles des chevaux n'avaient plus aucun secret pour eux. On a cité l'exemple d'un garçon coiffeur, spécialisé également dans la queue-de-cheval, engagé en janvier 1942, tout de suite après Pearl Harbor, qui avait déjà une dizaine de victoires à son actif et venait d'accéder au grade de colonel. Il sera nommé général après la guerre de Corée et sera un des pontes de l'US Air Force pendant la guerre du Vietnam. L'Amérique ne cultivait pas le préjugé comme chez nous et faisait sienne la devise de Napoléon disant que tout soldat a un bâton de maréchal dans sa giberne. C'est pourquoi tous partaient de zéro, ce qui évidemment faisait piaffer d'impatience le lieutenant spécialiste des pyramides égyptiennes.

Don Woodman pointe un doigt vers moi et dit : “ You first, what's your name ? ” Par chance j'ai compris et me dirige vers la place arrière. Un “Front, sad sack !²³ ” m'arrête net. Je me retourne, Woodman pointe un doigt vers la place avant. Je grimpe, puis m'installe tant bien que mal, empêtré dans mon parachute et les sangles diverses. Susan, ayant pris position sur le côté externe droit du fuselage, m'aide à m'installer sous le regard narquois de Woodman. Une fois en position il initie un bref cockpit briefing que Susan traduit tel quel. Cet homme semble également la terroriser ou tout au moins la mettre mal à l'aise. Puis, d'un geste de la main, il lui fait signe de dégager et s'installe à la place arrière. Je sens le manche bouger entre mes jambes, entends quelques mots dans le tube acoustique qui relie nos deux casques, puis je vois l'hélice tourner de plus en plus vite avant d'en sentir le vent. Levant enfin les yeux, je remarque deux hommes qui s'écartent de l'avion commençant à rouler. Les palonniers vont dans un sens puis dans l'autre ; je m'efforce de suivre ainsi qu'on nous l'a demandé, mais ne trouve aucune corrélation avec nos changements de direction. Nous nous arrêtons et prenons la file d'attente qui comprend déjà un certain nombre d'avions. Je les vois décoller les uns à la suite des autres. Moteur rugissant, carcasse tremblante, l'avion commence à rouler, puis, au bout d'un moment il lève la queue, et soudain il quitte le sol. Au fur et à mesure que notre tour approche ce n'est pas l'enthousiasme qui me gagne mais une angoisse épouvantable.

Notre tour est venu. Woodman aligne l'avion ; je sens la manette des gaz partir vers l'avant, le moteur rugit, un souffle puissant me balaye le visage, je sens une poussée dans mon dos, la terre se met à défiler sur les côtés puis, soudain, le sol se dérobe. Nous venons de décoller et je n'ai rien compris. Je m'efforce de suivre tant bien que mal les mouvements imprimés par mon moniteur qui de temps en temps me lance quelques mots que je ne comprends pas davantage. Nous prenons de la hau-

²³ Devant, imbécile !

teur que je ne peux même pas chiffrer par la lecture de l'altimètre car... horreur suprême, je viens de ressentir les affres du vertige.

J'avais déjà expérimenté ce phénomène au deuxième étage de la Tour Eiffel que nous avions visitée lors de notre séjour à Paris pour l'exposition coloniale de 1930. J'avais donc sept ans ; deux faits ont marqué ce voyage. En visitant un pavillon d'une de nos nombreuses colonies africaines, je me suis soudain senti soulevé pour me retrouver juché sur les épaules d'un géant noir que mon père me déclara être un Sénégalais. Il voulait qu'on le prenne en photo, ce que fit ma mère après que son sang eut fait un tour pensant que son fils venait d'être enlevé (soulevé uniquement) par un anthropophage. J'avais été surpris, mais n'avais nullement éprouvé une quelconque crainte, pas davantage le moindre vertige. Ce qui ne fut pas le cas, lorsque, parvenu au premier étage de la tour Eiffel, par l'ascenseur, je me suis penché pour regarder en dessous. Cependant qu'une soudaine transpiration inondait la plante de mes pieds ainsi que mes paumes, je me suis trouvé paralysé par un phénomène dont je connaissais le nom par Pauline qui ne s'approchait jamais de la fenêtre du grenier de notre maison à Saint-Mayeux sans éprouver le vertige. Je m'étais moqué d'elle, en ouvrant ladite fenêtre et en me penchant ouvertement à l'extérieur. Les histoires de vertige revenaient souvent dans nos conversations familiales. Marcel et Jeanne en étaient exempts, je croyais l'être et là, soudain, à quelques dizaines de mètres de hauteur, je venais de ressentir cette honteuse faiblesse. Ce fut Jeanne qui s'en aperçut la première et qui me ramena en arrière. J'en avais gardé un mauvais souvenir, m'en étais ouvert auprès de Brian pendant la traversée des Pyrénées ainsi que de Duchateau sur le Saratoga ; ces deux pilotes m'avaient rassuré : on n'éprouvait pas le vertige en avion pour la simple raison que rien ne nous reliait au sol. J'étais donc un cas, unique sinon désespéré !

La tradition veut que les personnes atteintes de vertige ne pensent qu'à une chose : rejoindre au plus vite le sol à la façon des oiseaux. C'est pourquoi ma sœur Jeanne m'avait tiré en arrière. Cette fois je suis seul, sanglé sur mon siège, mais c'est l'avion qui vient de perdre son équilibre et rejoint le sol comme une feuille morte, en tournant sur lui-même de plus en plus vite. De toute façon je suis trop paralysé pour avoir peur ! Soudain j'entends quelques mots dans l'interphone, le moteur reprend son souffle, les ailes leur horizontalité. Je jette un œil au-dehors, le vertige m'a quitté, redonnant à ma tête une grande partie de ses possibilités. Après un virage puis un autre, je vois une piste devant moi vers laquelle nous descendons. Après l'atterrissement, nous nous garons sur le côté pour regarder atterrir d'autres avions cependant que mon instructeur commente la chose. Puis nous avons redécollé, tourné autour de ce terrain de campagne, reatterri, décollé encore une fois pour rejoindre le terrain principal, où nous attend le reste du groupe. Après l'arrêt du moteur, je défais ma ceinture, descends de l'avion cependant que Grollier prend ma place.

– Alors, demande Benoît ?

– Alors quoi ?

– Comment c'était ? T'es tout pâle !

– Moi ?... Il ne fait pas très chaud là-haut... Mais c'est formidable de se prendre pour un

oiseau ! (Il aurait fallu que j'ajoute :) Un oiseau hypnotisé par un serpent !

Puis il me demande ce qu'on avait fait. Je passe sous silence l'impression que j'ai eue qu'on allait se casser la gueule et lui dit qu'on s'était rendu sur un autre terrain dans la campagne, pendant que Pellerin écoutait la conversation d'une oreille distraite.

Grollier revint. Loin d'être pâle il était tout rouge, rouge d'excitation. À l'entendre il en avait fait cent fois plus que Michel. Benoît n'était ni rouge ni pâle mais plutôt moins prolixe que d'habitude. Quant au lieutenant, il fut égal à lui-même. Tous se retrouvèrent dans une salle où Susan traduisit les différentes phases de leur première séance. C'est ainsi que Michel apprit que ce qu'il avait appelé une perte d'équilibre, avait un nom en ce qui concerne l'avion : décrochage en français, *stall* en anglais. Lorsqu'un avion perd, pour des raisons diverses, la sustentation qui lui permet de se déplacer dans les airs, il bascule sur une aile et rejoint le sol en tournant sur lui-même... sauf si le pilote parvient à rétablir la situation. Figure appelée vrille en français, *spin* en anglais. Un certain Maillard qui avait effectué une dizaine d'heures en France déclara que pour les écoles de pilotage françaises la vrille c'était la mort. L'école française mettait donc l'accent sur la prévention de la

vrille ; l'école américaine apprenait à s'en sortir. C'est pourquoi, dès le premier vol, les élèves étaient mis en condition.

Cette vrille que nous allons effectuer à chaque séance de vol sera ma terreur, non pas par crainte qu'elle ne puisse être arrêtée – la technique était au point, il s'en faisait des centaines chaque jour dans les écoles américaines – mais tout simplement parce que l'altitude minimum pour effectuer cet exercice était de 7 000 pieds (2 100 mètres) et que je notai dès le deuxième vol que le vertige me prenait à partir de 1 500 pieds (450 mètres) Remarquez au passage que j'avais fait des progrès depuis l'épisode de la Tour Eiffel puisque le premier étage n'est qu'à 57 mètres (190 pieds), moins haut que ce que j'avais cru. La théorie de ne pas être relié à la terre m'avait donc fait gagner près de 400 mètres. Cependant, un guerrier des airs se trouvant mal au-dessus de 1 500 pieds ne présentait guère d'intérêt pour son employeur : l'armée. Aussi voyais-je l'avenir sous un jour sombre. Mon rêve était en train de s'effondrer. Je ne pouvais en parler à personne : personne n'aurait cru à cette histoire de vertige puisqu'il était de notoriété publique qu'on n'a pas le vertige en avion ! J'avais la trouille : point ! J'aurais sans doute fini par admettre cette explication si je ne m'étais pas trouvé tout à fait à l'aise en dessous de 1 500 pieds, au point que Woodman me cita en exemple dès la quatrième séance pour mes tours de piste, qui s'effectuaient à 1 000 pieds. À qui me confier, sinon à un cahier ! Je l'ai conservé et vais me borner à vous en donner des extraits au cours des pages suivantes.

Tuscaloosa janvier 1944

mardi 7

Ai appris que la figure qui m'a tant impressionné s'appelle spin. Wood a dit qu'on en ferait tous les jours et que cela avait sauvé la vie à des centaines de pilotes. En ai rêvé toute la nuit. Ai à peine mangé au breakfast. Benoît me dit que j'ai tort. N'ai pas demandé à Jean comment ça s'était passé pour lui. De loin, il m'a fait un signe : formidable. Tous semblent si heureux ! A la séance de PT (physical training, on en faisait tous les jours) je me suis défoncé. Ai failli dégueuler à la fin du mile (1 610 mètres) J'aurais dû me laisser aller, on m'aurait envoyé à l'infirmerie et je n'aurais pas volé cet après-midi.

Au repas de midi, Jean est venu s'asseoir près de moi. Son moniteur est super sympa. Jean a trouvé la vrille géniale, "vivement qu'on apprenne l'acro !" (acrobatie) dit-il. Il n'a parlé que de lui, heureusement, car moi je n'ai pas envie de parler. De retour au dortoir, on s'habille pour le vol. En enfilant ses bottes Jean demande enfin : "et toi ?" Je plonge vers mes bottes et lui fait le signe "formidable" de la main gauche. En mettant ma deuxième botte j'ai de nouveau envie de vomir. Je suis peut-être réellement malade. "En forme ?" me demande Benoît en passant près de moi. Je lève mon pouce droit et grimace un sourire. J'ai de plus en plus envie de rendre. Si j'allais à l'infirmerie ? L'idée me tente de plus en plus. Wood nous attend et fait mine de regarder sa montre. Nous ne sommes pourtant pas en retard. Il me regarde un peu plus longuement que les autres, il va peut-être me demander si je suis malade, je lui répondrais oui. Et s'il me dit qu'il n'en a rien à foutre des pilotes malades ? Si je dégueule dans le cockpit, il verra bien. C'est Pellerin qui est passé le premier, je serai le dernier. Pellerin revient : ça n'a pas l'air d'aller. Grollier fait la gueule, Benoît aussi. Que se passe-t-il ? Wood me dit : "I hope you do better". (J'espère que vous ferez mieux) Je réponds yes et grimpe à l'avant du PT 17, les tripes en révolution. C'est à moi de mettre en route. Je réussis du premier coup, je ne sais pas comment j'ai fait. Il paraît que les autres n'ont pas réussi. Ça m'enlève un peu d'angoisse. C'est également à moi de rouler l'avion au sol. Je fais tout à l'envers et me fais engueuler. C'est Wood qui décolle. On grimpe à 5 000 pieds. Wood réduit le moteur et fuit un grand coup de tatane sur le palonnier, le zinc part en vrille, moi aussi. On rétablit à 1 000 pieds, plus bas que d'habitude. Il me dit de prendre les commandes pour faire un tour de piste, mon vertige a disparu et je me débrouille pas trop mal. Quand on revient, je suis plutôt content. Au debriefing, Wood explique comment on roule au sol. Ça y est, je viens de comprendre !

Ma grand-mère maternelle habitait Saint-Brieuc au 20 boulevard Hoche, au milieu à droite en descendant, ce qui veut dire que le fameux boulevard qui n'était autre qu'une rue, était en pente.

Je ne me souviens pas du pourcentage, sinon qu'arrivé en bas sur ma planche pourvue de quatre roues, j'allais aussi vite que Léontine 2, avec la différence que les seuls freins dont je disposais étaient les talons de mes chaussures. Les engueulades qui s'ensuivaient sont tout à fait compréhensibles, c'est pourquoi je me fis ferrer une paire de sabots par le sabotier de Saint-Mayeux. Nous étions une bonne demi-douzaine dans le quartier à disposer de ces engins dont les gamins de maintenant ne voudraient plus car il leur faut un moteur et l'engin s'appelle désormais un kart, qui se conduit avec un volant. Quand nous descendions, nous occupions toute la largeur de la rue – les voitures étaient rares – et cela faisait un bruit d'enfer, car à part mon engin dont les roues étaient caoutchoutées (Il avait été choisi sur catalogue, livré par la manufacture d'armes et cycles de Saint-Etienne et payé par ma grand-mère), les planches de mes compétiteurs, de fabrication artisanale, étaient pourvues de roues en fer. On aurait pu penser qu'avec cet engin, je ne pouvais qu'être le premier. Je l'ai été jusqu'au jour où est apparu un nouveau dont la planche ne payait pas de mine ; il avait un mètre d'avance au bas du boulevard. Nous échangeâmes nos véhicules : il garda son mètre d'avance. Je supposai qu'il devait peser plus lourd que moi ; j'ai demandé à ma grand-mère de me prêter sa balance "pourquoi faire ?" m'a-t-elle demandé. "Je te dirai après !" C'était moi le plus lourd. Jusqu'à mon entrée en sixième, j'ai tenté en vain de le battre. Puis ses parents ont déménagé. Il ne nous avait pas donné son nom de famille, sinon je n'aurais pas été étonné de voir son nom parmi les coureurs automobiles de renom.

Ces planches à roulettes se dirigeant au pied, pour tourner à gauche il fallait pousser sur le pied droit. Pour orienter un avion vers la gauche, au sol ou en l'air c'est tout le contraire : il faut pousser sur le pied gauche. C'est que m'a expliqué Wood, à moi tout particulièrement, parce que les autres ne semblaient pas avoir ce problème. Ils n'avaient sans doute pas de grand-mère abonnée au catalogue d'armes et cycles de Saint-Etienne. Je lui ai répondu : I know (je sais bien). "Alors pourquoi tu ne le fais pas ?" ... J'ai hésité un petit moment et j'ai soudain pris une décision qui allait engager ma vie entière : lui dire la vérité. Mais mon vocabulaire anglais étant trop limité, je me suis adressé à Susan et lui ai raconté toute l'histoire, sauf le catalogue, car Saint-Etienne n'aurait rien voulu dire pour les Américains. Elle a retransmis à Wood dont les yeux se sont éclairés – première et unique fois : il avait pratiqué, lui aussi, ce sport dans son jeune temps et il comprenait donc parfaitement mon problème qui avait été le sien. Il m'a conduit devant un ground trainer, engin constitué d'un fuselage en bois, abritant un siège, des palonniers et un manche, m'a montré comment m'en servir. J'y ai passé des heures, d'autant plus exaltantes que j'étais au ras du sol, disons à un mètre de hauteur et que le vertige ne me prenait qu'à partir de 450 mètres. Il ne manquait que le moteur, l'hélice et les ailes, l'essentiel à vrai dire pour rejoindre l'azur, pas trop haut !"

Au ton de ce passage, vous allez penser que j'avais retrouvé le moral. Il a été réécrit bien après, en fait pendant la rédaction de ce livre.

mercredi 8

J'ai bien dormi, bien qu'ayant actionné palonniers et manche toute la nuit. Ai mangé comme quatre au breakfast. Ai profité d'un moment de libre pour me précipiter au trainer, je n'y ai jamais vu beaucoup de monde, jamais il ne m'a fallu faire la queue. Au pied de l'avion, le vrai avec des ailes, un moteur, etc., Wood m'a regardé, j'ai pris un air volontaire, il a dit, "Michael first." C'est donc moi qui ai commencé la séance, la troisième. Cœur, pied, esprit, tout était léger en moi. J'ai roulé l'avion normalement, hésitant toutefois de temps en temps, l'affaire n'étant pas encore réflexe, mais à la fin de la semaine ce le sera. J'ai décollé l'avion tout droit. Nous avons commencé à monter, 500, 1 000, 1 500 pieds, tout baigne. Il fait d'ailleurs un temps superbe. L'altimètre indique 1 600, 1 700. Ça y est, c'est gagné. Je ne regarde plus l'altimètre et ne peux donc dire à quel moment ça m'a repris... je suis de nouveau un petit oiseau hypnotisé. Ce que me dit Wood dans l'interphone ne passe pas la compréhension. On grimpe, on grimpe sans fin. Mais qu'est-ce qu'il attend pour nous mettre en vrille ? Ça y est, on est parti, à gauche cette fois, un tour, deux tours, trois tours, je ne compte plus. On tourne encore que je reprends soudain mes esprits et là je vois très bien comment il a fait pour arrêter cette putain de vrille. Un coup de tatane à droite, manche en avant, ramener le pied au milieu, tirer sur le manche. "Did you see ?" me demande Wood. "Yes", j'ai vu. "We do again" (on recommence) Il remet les gaz, l'altimètre grimpe, ça y est : j'ai vu, c'est à 2 000 que ça m'a repris.

On monte dans le brouillard, moi, pas l'avion. J'entends quelque chose dans l'interphone, n'ai pas compris. Wood gueule et bouge le manche, il doit vouloir quelque chose, je crois comprendre spin, il veut que je me mette en vrille. Je ferme les yeux et déclenche mon pied droit, l'aile bascule et on part en tournant. Je ne suis pas capable de compter les tours, mais il y en a un certain nombre. Le sol se rapproche, je recommence à voir clair. Une question se pose, est-ce à moi ou à lui d'arrêter la vrille ? Il a dû me le dire ! Soudain j'entends un hurlement, c'est donc à moi d'arrêter, pied à gauche, la vrille ralentit, manche en avant, pied au milieu, il ne me reste plus qu'à remettre du moteur, tirer sur le manche, un coup d'œil à l'alti, il indique 1 000 pieds. On est pratiquement en tour de piste sur le terrain auxiliaire. Une fois posés, Wood quitte la piste et me lance : "You are crazy !" Ça je connais. Crazy veut dire dingue, fou, les ricains l'emploient à toutes les sauces. C'est le même terme qu'il va employer au debriefing, mais là, grâce à Susan, je peux m'expliquer et lui dire que je ne savais pas qui devait l'arrêter. "Vous seriez allé comme cela jusqu'au sol ?" "Je vous fais confiance, sir." Il rit et ajoute : "Vous au moins vous n'êtes pas comme votre lieutenant !" Et on apprend qu'à peine la vrille est commencée que Pellerin veut l'arrêter. Le soir même, Pellerin nous dit que la méthode américaine est une méthode de cinglés. Il y a eu beaucoup de cinglés, crazy, aujourd'hui. A partir de demain, nous dit Wood, c'est à nous de commencer la vrille et de l'arrêter. Après le dinner, on discute dans le dortoir. Tout le monde a l'air content. En ce qui me concerne je ne vais pas dire le contraire. En m'endormant je suis plutôt confiant, je semble avoir la côte auprès de Wood.

Jeudi 9

Je me réveille l'angoisse au ventre. Je n'ai pas envie de me lever. Jean me dit : "T'es malade" ? "Oui", je lui réponds. "Tu veux que j'appelle l'infirmier ?". Je suis tenté de lui répondre oui, mais je vois la suite. "Non", je réponds en me levant d'un coup. Je vais sous la douche, la fait couler brûlante, suis tenté de la prendre encore plus chaude ; brûlé au deuxième degré, je serais dispensé de vol. Est-ce qu'on ne va pas me renvoyer au Maroc ? Je passe sur froid, ça me remet un peu d'ordre dans les esprits, mais j'ai toujours l'angoisse au ventre. Je ne vais pas au breakfast et me rends au ground trainer où je bouge les commandes dans tous les sens, comme un fou. Soudain j'entends une voix. C'est Wood qui me dit bonjour en passant. Je me demande ce qu'il a pu penser. De retour au dortoir, j'ai de nouveau envie de me porter malade. Une boule me serre la gorge, mes mains et mes pieds sont moites. J'enfile ma combinaison de vol comme un zombie. "Ça a pas l'air d'aller !" me dit Jean. "Non, non, ça va, je suis en train de réfléchir à un truc." On se rend au briefing. Un groupe nous dépasse en courant, le sergent de P T en tête. C'est à sa place que je devrais être ; après tout j'ai fait des études de prof de gym. Je pense à mon père qui a été si content que j'abandonne cela. De quoi j'aurais l'air si je repique au truc, en Amérique ? Benoît n'arrête pas de me parler, je crois qu'il est en train de se moquer de Pellerin avec ses pyramides. "C'est un trouillard qu'il me dit, je l'ai vu tout de suite." Je suis passé le premier. Roulage, décollage, montée, ça va, Wood ne dit rien. Peut-être que mon interphone ne marche pas. Je fais un grand coup de manche sur la gauche. "What the hell are you doing ?"²⁴ L'interphone marche. 2 000 pieds approchent, ça va. 2 000 pieds pile, je pars en vrille, moi, pas l'avion. Ce sera plus haut. Et si je lui demandais de faire mes vrilles à 2 000 pieds ? C'est la question que je poserais, comme ça en passant lors du debriefing. "Ça va pas la tête qu'il me répond !" Heureusement qu'il a cru que je plaisantais.

Vendredi 10

il a neigé au cours de la nuit. Le sol est tout blanc. Quand on se rend à la cantine, il y a au moins 10 centimètres de neige. 5 pouces dira plus tard l'officier météo. Le colonel commandant la base décide d'annuler les vols. Chic alors ! Une joie soudaine m'inonde, envoyant valser mon angoisse qui était là au lever, qu'il neige ou pas. Qu'est-ce qu'on va faire ? Retourner au pieu pour dormir toute la journée ? Il y a un programme prévu pour ce type d'imprévu qui ne l'est que pour nous ; la météo avait prévenu le colonel dès la veille au soir : c'est pourquoi les avions n'ont pas été sortis ce matin. Matinée en salle. Superbriefing par l'instructeur chef. Il ne nous apprend rien de plus que Wood. Suit une conférence par un médecin colonel. De quoi va-t-il nous parler ? Et s'il traitait le

²⁴ Qu'est-ce que vous foutez, bordel ?

problème du vertige ! Le problème se situera bien plus bas. Il va nous entretenir des maladies vénériennes. C'est une vraie conférence de l'horreur. Après cela il n'y a plus qu'à se faire moine et encore ! Parce que les maladies vénériennes s'attrapent aussi bien en commerçant avec les femmes qu'avec les hommes. J'ai particulièrement aimé le terme "commerçant", d'autant que la traduction de ce qui nous attendait si nous nous laissions aller aux pulsions vicieuses de nos instincts d'animaux, était faite par... tenez-vous bien... vous avez deviné... non, non, pas Susan, mais l'interprète chef, la blonde vaporeuse Mary, que Jean promettait de "se la faire", qu'il ne s'était pas encore faite et qu'après ce discours, il serait suicidaire de mettre à exécution son idée. Il tentera de le faire pourtant, quelques jours avant le départ. Comme quoi les pulsions vicieuses sont plus fortes que tout. Et Mary aurait aimé, d'après Jean. Elle lui avait également raconté que la première fois qu'elle avait dû traduire cette conférence, elle avait cru mourir de honte mais qu'on s'habitue à tout.

L'après-midi nous avons eu le droit à deux films, de guerre, tous les deux dans le Pacifique, la vraie guerre pour les Américains. Nous y avons vu des chasseurs, des bombardiers. Les bombardiers volaient toujours les ailes horizontales alors que les chasseurs étaient toujours en virages serrés, sur le dos, piquant à mort vers la terre. "T'as vu ces chasseurs ! m'a dit Jean à la sortie, putain, vivement qu'on y soit !" Et il m'a refait avec les mains toutes les figures qui m'avaient refoutu l'angoisse au ventre, c'est pourquoi je venais de décider que je serais bombardier, peut-être simplement mitrailleur, si je continuais à ne pas pouvoir voler au-dessus de 2 000 pieds !

Je n'ai pas volé aujourd'hui, je ne me sens pas bien pour autant. J'ai honte de ma réaction de ce matin quand j'ai vu la neige : "Chic, on ne va pas voler aujourd'hui !" Dire qu'il va falloir attendre deux jours. Deux jours avec mon problème et personne avec qui parler. Il y a bien Jean ; on s'est raconté pas mal de trucs, sur nos familles, sur les filles qu'on avait fréquentées. Mais maintenant sa conversation tourne essentiellement autour des avions. Mon histoire de vertige, il ne la croira pas, personne ne la croirait. Il pensera que j'ai la trouille, point, comme notre lieutenant. De quoi j'aurais l'air ? C'est vrai que j'ai la trouille, que je ferais tout pour ne plus monter en avion ! C'est simple, mon vieux Michel, si tu n'as plus envie de monter en avion, t'as qu'à démissionner ! De quoi j'aurais l'air si je démissionne ? Moi qui depuis l'âge de douze ans bassine tout le monde avec mes avions ! On peut se tromper non ? Pas à ce point-là !

samedi 11

J'ai mal dormi, n'ai pas arrêté de me mettre en vrille pour me réveiller au ras du sol. Il me vient une idée : partir en beauté en ne redressant pas une vrille. Mort en avion dans la fleur de l'âge ! Ai-je pensé à ma mère, mon père, ma sœur ? Le suicide est un acte de lâche, a toujours dit mon père et je lui ai toujours donné raison. Je ne veux plus monter en avion, mais si j'abandonne je m'en voudrais toute ma vie. Je n'oserai plus me regarder dans une glace et n'aurai plus la volonté de vivre. Autant se suicider tout de suite !

"Il y en a marre !" je crie tout haut en me levant d'un bond. Je me précipite sous la douche, la prend froide, glacée, je gueule comme un âne, m'essuie comme un fou et toujours courant revient vers mon lit pour m'habiller. "Ça va pas la tête !" me lance Jean en tirant le drap sur sa tête. Il a raison, cela ne va pas du tout. Je descends l'escalier en courant. Il fait nuit, la neige n'a toujours pas fondu. Je serai le premier à l'ouverture de la "cafette". Je me force à manger, quitte la cafette au bord de l'écœurement et me retrouve avec une journée interminable devant moi. Et si je prenais un avion pour monter, monter le plus haut possible et me mettre en vrille ! Que je ne pourrais pas récupérer !

"Un French cadet a volé un avion sur la base de Craig Field et s'est crashé non loin d'une maison. Un fou sans doute ! Mais n'est-il pas dangereux de laisser tous ces étrangers parcourir nos ciels sur nos avions ?"

Voilà ce qu'on pourrait lire dans le journal local le lendemain. Est-ce qu'on ne fermerait pas les écoles ?

Le jour s'est levé et je me trouve devant le ground trainer. Je monte à bord et manie les commandes dans tous les sens. Je me revois à Rennes, au bord de la route bordant le champ d'aviation, admirant les évolutions des Messerschmitt, m'imaginant à bord. Serait-il possible que cette vocation affirmée pendant tant d'années, qui m'a conduit ici en Amérique pour la réaliser, ne soit qu'une lubie, comme le disait Jeanne, en plaisantant, pensais-je alors !... Je suis revenu au dortoir, tout le monde est parti déjeuner. La perspective de cette longue journée devant moi augmente mon angoisse. Que pourrais-je bien faire ? J'enfile mon survêtement de PT, descends l'escalier en courant alors que les premiers reviennent.

— T'es fou, m'interpelle Grollier, t'as pas vu la neige ?

S'il se doutait combien il a raison ! Je suis en train de devenir fou, à moins que je ne le sois déjà ! J'ai couru jusqu'à en dégueuler. La neige est maculée de scrambled eggs, bacon et corn flakes prédigérés. C'est dégueulasse. Je recouvre le tout de neige propre. Il est dix heures quand je reviens. Le détachement est en train de vider le bâtiment.

— On vous cherche partout Le Guen, qu'est-ce vous foutez ? (Je joue au con, nul doute là-dessus !)

— J'arrive, mon lieutenant ! (Deux minutes plus tard je rejoins le dernier rang.) Où est-ce qu'on va ? je demande au premier venu.

— À un cours de recognition. (reconnaissance d'avions)

— Ça sert à quoi ? je demande bêtement.

L'autre me regarde d'un air ahuri (il y a de quoi !) et prend un air suffisant pour me répondre :

— Si tu confonds un Messerschmitt avec un avion américain ou anglais, t'as pas l'air malin !

— Pour moi ça ne risque pas : les yeux fermés, je fais la différence entre un Heinkel et un Messerschmitt !

— T'as intérêt à avoir les yeux bien ouverts au combat ! (C'est vrai, c'est idiot ce que je viens de dire. Et on en reste là....)

Jean m'a gardé une place auprès de lui. J'aurais préféré être tout seul dans mon coin. Et la séance de diapositives commence : une indigestion d'avions, allemands, russes, anglais, américains, japonais, des chasseurs, des bombardiers. “À quoi ça va me servir ? je me dis, moi qui suis moins que rien au-dessus de 2 000 pieds !”. C'est à ce moment qu'on nous montre un petit aéroplane dont je me souviens du nom, Lysander. Brian m'en avait parlé, il faisait la liaison avec la Résistance française. Toujours au ras des arbres. Voilà ce qu'il me faut. Pas de vrille, pas d'acrobatie à cette hauteur-là. Je me sens soudain requinqué. J'ai envie de dire à Jean : “Voilà l'avion dont je rêve !” et me rends compte en même temps que cela en sera fini de notre amitié fondée sur un rêve identique : être de nouveaux Guynemer !... La séance est terminée, c'est au tour des questions. On nous repasse les avions, à nous de dire le nom. À mon étonnement, et à celui des copains, je suis le premier à lever la main, la plupart du temps. Un sans faute sur les avions allemands, 80% sur les autres. Au bout d'un moment, l'instructeur me demande de ne plus répondre. La fréquence des réponses justes tombe nettement. À la fin de la séance, les vrais copains me félicitent, les autres me tournent le dos, m'accusant implicitement de les avoir fait passer pour des nuls. L'instructeur me fait venir, l'interprète est Susan. On me demande mon secret. “La revue allemande Signal était mon livre de chevet à Rennes”, je réponds. L'instructeur ne connaît pas cette revue, il a simplement retenu le mot “allemande” ; il hoche la tête, mais cela ne va pas plus loin. Moi aussi je me demande comment j'ai pu faire parce que la revue ne parlait que des avions allemands et japonais. Si j'ai si bien mémorisé c'est que les avions m'intéressent réellement et que ma vocation n'est pas une lubie. Cette euphorie passagère ne va pas durer. Après le lunch, Jean me propose d'aller faire un tour en ville. Je n'en ai pas envie, l'angoisse est revenue s'installer dans mon estomac. Je vais me coucher mais ne peux dormir. Lundi me semble horriblement loin. À 3 PM je me lève et vais faire un tour au PX²⁵. Je fais le tour des stands sans bien les voir. Soudain j'entends mon prénom, je me retourne et me trouve en présence de Susan. “Puis-je vous aider, cherchez-vous quelque chose en particulier ?” Non, je ne cherche rien sinon à m'évader de moi-même, mais ça je ne peux le lui dire. Puis elle m'invite à boire un coca et nous parlons. Elle me fait part de la forte impression que j'ai produite sur l'instructeur de recognition. Elle

²⁵ Post Exchange. Magasin de l'armée, sorte de petit bazar où on peut acheter un tas de choses.

me dit aussi que Woodman est content de moi ; je serais le meilleur de son groupe. Alors là, il y a de quoi rigoler, sinon hurler : "Mais j'ai la trouille, une horrible trouille, comment ne s'en est-il pas rendu compte ?" Et là tout d'un coup en face de cette jeune fille que je connais à peine et qui ne m'est rien, je sens les larmes poindre au bord de mes yeux. Je me lève d'un coup, me retourne, passe deux poings sur mes yeux et dit :

– Excusez-moi ! (Ma voix m'a trahi, elle est étranglée.)

– Suivez-moi, dit simplement Susan. (Je la suis, nous sortons du PX et nous dirigeons vers un parking où se trouve sa voiture.)

Nous sommes allés sur la route au hasard, nous arrêtant ça et là. Elle me fait parler de ma famille, de mon enfance, elle me parle de la sienne. Coïncidence étrange, Susan n'est autre que la fille aînée de Micheline, notre hôtesse de Chattanooga. Sa décision de faire des études de médecine a irrité son père, elle est un peu en froid avec sa famille. Elle se destine à la psychiatrie, ce qui a encore irrité un peu plus son père. La psychanalyse sent encore le soufre en Amérique²⁶. Elle a quitté provisoirement l'Université, mais poursuit ses études, seule.

– Qu'est-ce qui ne va pas, Michel ? Vous avez été brillant ce matin, je vous ai dit ce que Woodman pense de vous ?

Je m'apprête à lui répondre que je suis ravi, que je vais enfin pouvoir réaliser mon rêve alors que je sens une boule obstruer ma gorge. Un torrent monte du tréfonds, bouscule tout sur son passage et se répand par mes yeux ; je viens de m'effondrer en larmes. Susan roule doucement, me laissant me vider. Le torrent est tari. Il ne me reste plus qu'à tout lui raconter...

« Vous n'en avez que plus de mérite, Michel ! Il faut vous accrocher. Vous avez raison : un échec risque d'être dramatique pour vous. Je n'ai malheureusement pas de recette miracle à vous proposer, sinon à vous donner des médicaments pour calmer vos angoisses. Je pense que vos vertiges ne sont que l'expression d'une lutte qui se passe en vous, entre votre rêve d'enfant qui est profond réel et une inhibition que nos anciens appelaient les forces du mal et que nous appelons aujourd'hui des résistances à se réaliser. Moi aussi, j'ai dû combattre. Pendant ma première année d'études, chaque matin, en me levant je n'avais qu'une idée, celle d'abandonner. Je serrais les dents, allais au cours et le soir, je me sentais bien... Le lendemain cela recommençait. Puis, un jour, je me suis levée, heureuse comme tout d'aller au cours. Ma résistance était définitivement vaincue, elle n'est jamais revenue et de ce jour, j'ai été la meilleure. Chassez de vous cette idée qu'il ne s'agit que d'une lubie, votre vocation est bien réelle et il vous faut impérativement la réaliser, sinon, effectivement, vous risquez de ne pas y survivre. Vos angoisses et sans doute votre vertige viennent de ce combat intérieur. Ce discours, cours plutôt, m'est un peu passé au-dessus, mais j'y ai repensé souvent, plus tard. »

Nous sommes rentrés. Elle m'a proposé de déjeuner le lendemain dimanche dans un restaurant français de Tuscaloosa. J'ai accepté. Le lendemain elle m'a fait porter un mot comme quoi elle devait se rendre à Chattanooga dans sa famille. On ne l'a plus revue de tout notre séjour en Primary. J'ai appris que son père était mort. Je lui ai écrit une lettre pour elle et sa mère, je ne sais pas si elle l'a reçue.

lundi 13

J'ai plutôt été content de ne pas déjeuner avec Susan, j'avais peur d'apprendre des choses sur moi qui ne m'auraient pas plu. Jean a cru que j'avais couché avec elle, il n'y est toujours pas arrivé avec Mary. Suis allé au cinéma de la base, seul, je n'ai pas voulu accompagner Jean et Benoît en ville. J'ai vu deux films, deux films de guerre, dans le Pacifique. J'ai ressenti de nouveau de l'enthousiasme à la vue des P 40 contre les Zéros japonais. J'ai bien dormi la nuit. La neige a fondu, il fait un beau soleil, le vent est faible, toutes conditions idéales pour voler. J'attends ce moment avec impatience. Je suis le premier à passer. Mise en route, roulage, décollage comme dans les livres. Pas un mot de Wood. On grimpe. 2 000 pieds sont passés, tout va bien. Je jette un coup d'œil en bas, c'est superbe, la campagne est belle. Quelques plaques de neige résistent par endroits. Soudain ma vue se brouille, mon estomac se serre, mes mains deviennent moites, regard vers l'altimètre, nous venons de

²⁶ Cela changera assez rapidement après guerre.

passer 2 500 pieds. Nous sommes montés à 7 000 pieds. L'avion est parti sur la droite, nous nous sommes retrouvés la tête en bas, pour revenir en position de vol normal. Puis on est monté tout droit, on s'est de nouveau retrouvé sur le dos puis en piqué vers le sol. Wood a tiré sur le manche et je me suis senti très lourd. Toutes ces figures d'acrobatie ne sont pas au programme, mais Wood qui a passé un excellent week-end a eu envie de se "retourner la crêpe", comme on disait dans les écoles de pilotage françaises. J'ai ça en horreur. C'est décidé, je choisirai le bombardement. Le moniteur de Jean aussi lui a fait une séance d'acro, il est fou de joie.

– Tu te rends compte, Michel, nous avons tout fait : loopings, tonneaux, immelman !

– Nous aussi, on a fait la même chose ! (Le ton avec lequel je viens de dire ces mots l'intrigue.)

– T'as pas l'air emballé ! Ne me dis pas que tu n'as pas aimé !

– J'ai voulu prendre le manche, Wood ne m'a pas laissé !

– Moi non plus ! Faut pas trop en demander ! (J'ai réussi à lui donner le change. Mais cela ne durera pas.)

semaine du 13 au 17

Je me lève le matin, la mine sombre, les traits tirés. Le premier qui me cause je l'envoie paître. Sauf Benoît, qui est plus sensible que la moyenne sous ses dehors de titi Bônois.

– T'as pas l'air d'aller, Michel !

– C'est le foie ! je lui réponds. (Cette réponse m'est venue en souvenir de ma mère qui mettait toujours sur le compte du foie ses accès de déprime. – C'est ainsi qu'on appelle de nos jours ce phénomène de ne pas se sentir bien dans sa peau en se levant.)

C'est une réponse commode. On me conseille d'aller voir le médecin. Il va me prendre pour un tire-au-flanc, j'ai un foie à toute épreuve, je digère n'importe quoi. "Michel a mal au foie, va répandre Benoît, il faut pas l'emmerder, ma mère était pareille". La sienne aussi ? C'est peut-être pour cela qu'on est copains !

Voler avec mal au foie tient du courage surhumain. Il paraît que je devrais dégueuler à chaque vol. Je passe pour un dur, alors que je suis à la limite d'être un dégonflé. Wood n'a pas recommencé ses séances d'acro²⁷. On fait une vrille chaque jour. Je les ai toujours en horreur, mais je sais les faire. Atterros, décollages, tours de piste, par contre, je me défoule. Comme quelqu'un qui vient d'échapper de peu à la mort (n'exagérons rien !) et qui se sent des forces toutes neuves pour ne pas dire des ailes. Voilà : quand je sors de mon coma (un grand mot) je me sens des ailes. Pas étonnant que je vole comme un ange. Ce n'est pas le terme qu'a employé Wood. En fait, il n'a rien dit, mais au cours de la séance de vendredi après-midi, il est descendu de l'avion sur le petit terrain auxiliaire où je venais de faire un kiss landing²⁸.

– You go solo, me dit-il.

La panique m'a pris. Je ne bougeais pas, complètement paralysé bien que je fusse au ras du sol, à un mètre cinquante en fait. J'ai entendu frapper sur la coque, me suis retourné et j'ai lu sur le regard de Wood que j'avais intérêt à démarrer si je voulais garder une chance de rester dans l'aviation à une place autre que balayeur de hangar. J'ai poussé la manette des gaz un peu trop fort, Wood a fait un écart, je ne me suis pas retourné pour voir la gueule qu'il faisait mais je me la suis bien imaginé. Cœur battant à tout rompre, mains et pieds transpirant dans mes gants et bottes, je suis aligné, mais hésite encore. Il y a des avions dans le tour de piste, faudrait pas que j'en oblige un à remettre la gomme. C'est moi qui la mets, rageusement. L'avion s'embarque à gauche, direction le bord de piste, un grand coup de tatane sur le palonnier droit le remet en ligne. Je bénis mes séances de ground trainer, sinon dans un coup de panique comme celui-ci j'aurais retrouvé mes réflexes de mon engin à roues dans le boulevard de ma grand-mère et j'aurais foutu un coup de tatane à gauche. Pas besoin d'être pilote, apprenti pilote ou pas pilote du tout pour imaginer les conséquences, le PT 17 dans la nature, Wood qui accourt comme une bombe en furie avec un seul mot à la bouche : wash

²⁷ On dit voltige de nos jours.

²⁸ Baiser sur la planète : atterrissage très doux. Pendant toute leur vie les aviateurs courrent après cette forme d'art qui ne dure que l'espace de quelques secondes et qui n'est jamais acquise.

out (viré). L'avion est tout droit, il prend de la vitesse, ce n'est pas le moment d'épiloguer sur ce qui aurait pu se passer. Je tire sur le manche, le zinc m'obéit, au doigt et à l'œil, qui est encore clair, je suis à 5 pieds. Tour de piste suivi du sol par Wood. Je me pose, roule vers lui, et m'arrête en douceur sans coup de gomme intempestif. Il me demande ce qui m'est arrivé au début du décollage, j'ai eu le temps de préparer ma réponse : ma botte s'est coincée. Il accepte l'explication et me demande de faire encore quatre tours de piste avec remise de gaz sur la piste. C'est fait. Il remonte à bord et me demande de le ramener au terrain. Alors là, c'est le piège ! Je n'ai qu'une vague idée du cap à prendre. Je devrais lui dire, non ? Comment va-t-il le prendre ? Décollons, on verra bien. Je décolle, grimpe dans l'axe de la piste jusqu'à 1 000 pieds et là j'aperçois un groupe d'avions qui prend une certaine direction, ce ne peut être que celle du terrain. Le soleil est légèrement à gauche devant, cela veut dire qu'on doit faire de l'ouest, ce que me confirme le compas. Je suis les avions, vois une ville qui ne peut être que Tusca. Les avions se mettent en ligne, je me mets derrière et me retrouve, comme par miracle, dans le tour de piste du terrain de Tuscaloosa. On se pose. Grollier prend la suite. "Alors ?" me demandent les autres. "Rien de spécial !" Il faudra attendre le debriefing pour que mes copains de stage apprennent que je viens d'être lâché et que j'ai fait un vol solo. Wood m'a demandé, comme ça, en passant, comment j'avais fait pour retrouver le terrain ? "Chez les scouts, j'étais le meilleur pour l'orientation !" que je lui réponds. Totalement inventé, mais ça marche. Je suis le premier de mon groupe et le deuxième de tout le stage à être lâché. Le premier du stage est Arnoux qui avait déjà été solo en France.

Bon, allez-vous penser, comme je le pensais moi-même en cette fin de journée : finie la déprime. Il est en train de nous raconter qu'il monte dans un avion comme s'il allait se jeter à la mer sans savoir nager et il est le premier de son groupe !

samedi 18

Au lever il pleut. Les *frenchies* rentrent trempés du breakfast. Pellerin propose de leur faire un cours sur l'aérodynamique. En fait, il leur a dit :

– Que ceux qui ont envie d'en savoir un peu plus sur "pourquoi et comment un avion vole", me suivent. On prévoit de la pluie pour toute la matinée.

Ça, ou peigner la girafe, le choix est vite fait, tout en moins en ce qui concerne Michel. N'oublions pas qu'il lui a appris le nom des trois plus grandes pyramides d'Egypte ; il a été le premier à le lui dire et il est le second solo. Les tests sont pas si cons que cela ! aurait tendance à se dire Le Guen.

Ça y est, vous êtes en train de vous dire, il est en train d'attraper la grosse tête. Il y avait un peu de ça. Quand on sort du trente sixième dessous on a un peu tendance à grimper aux arbres.

Pellerin s'est mis au tableau. Il y a pas à dire, la théorie, il connaît. De ce cours, il ressort que leurs instructeurs sont un peu légers. De là on glisse vers des considérations stratégiques sur la guerre d'où il ressort qu'avec une telle légèreté dans la formation, les pilotes américains vont se faire sérieusement allumés par les Chleuhs.

– Je crois que vous allez un peu loin Christian ! intervient le sous-lieutenant Lepique.

– Mon lieutenant, rectifie Pellerin.

– Pardon ?

– Mon lieutenant, en présence des hommes.

Jean et Michel se sont regardés, en ouvrant de grands yeux. Lepique reprend :

– Je pense que vous allez un peu loin, mon lieutenant. (Et il appuie très fort sur "mon lieutenant".)

– Expliquez-vous, lieutenant.

« Lepique fait état du comportement des premières escadrilles américaines ayant combattu en Angleterre, lequel avait quelque peu tempéré l'idée que s'en étaient faite les Britanniques. La RAF avait une tendance profondément marquée à regarder de haut tout pilote qui n'était pas *british* pur jus. Il en a été ainsi avec les pilotes du continent qui ont rejoint l'Angleterre en 40. Les faits ne mentent pas. »

– Avouez tout de même, lieutenant, que la théorie est un peu pauvre.

– Par rapport à nous, certes... mais peut-être en faisons-nous trop ?

Cette sorte de débat se fera entendre après la guerre, concernant la formation des pilotes de ligne, le niveau théorique demandé aux Américains étant inférieur à celui exigé des Français. Là encore, laissons les faits répondre. Le pourcentage d'accidents aériens n'a jamais été supérieur aux USA qu'en Europe, et plus particulièrement en France. Par contre, en ce qui concerne l'organisation du transport aérien, les leçons à prendre ne sont pas du côté que certains imaginent, en particulier pour l'écoulement du trafic.

Cette première conférence n'était que le début d'une série dans l'esprit du lieutenant. Le samedi matin lui semblait tout à fait adapté et il envisageait de les rendre obligatoires, ayant remarqué que ce matin-là, une bonne partie de l'effectif n'était pas présent. Il n'y aura pas de deuxième conférence, car Wood ne jugera pas le lieutenant Christian Pellerin apte à piloter un avion solo. Après intervention du capitaine Dutilleul, appelé en hâte pour résoudre ce cas, gênant, il lui sera donné quelques heures supplémentaires d'entraînement avec l'instructeur de Jean qui arrivera aux mêmes conclusions, mais en des termes très durs : "Très grosse tête mais petits moyens !" Exit le lieutenant Pellerin, qui, après avoir obtenu un brevet français à son retour au Maroc, se tua lors de son premier vol sur P40, un avion américain ! Le sous-lieutenant Lepique prit la succession. Officier de réserve, instituteur dans le civil, il n'avait pas la grosse tête mais les moyens qu'il fallait. Il obtiendra sans aucun problème son brevet de pilote américain, restera dans l'armée après la guerre et prendra sa retraite avec le grade de général.

Le dimanche 19, Michel invite Jean à déjeuner en ville pour arroser son lâcher. En fait d'arroser, ils ont surtout bâfré, il n'y a pas d'autre mot. Jean avait entendu parler des *T bone*²⁹, ce qu'on appelle en France une côte de bœuf. Ils entrent dans un restaurant au hasard, en fait le premier qu'ils trouvent d'ouvert. Il n'y avait pas grand monde en ce dimanche après-midi. En fait il n'y aura qu'eux. La patronne leur montre le menu. Il y a des *T bone*, il faut indiquer le poids. Le choix se porte sur un *T bone* de 1 *pound* (450 grammes) avec des frites et une bonne bière. Au mot bière on voit la patronne faire la grimace. Peut-être qu'elle estime que ça ne va pas avec la bière. Michel lui demande alors quelle sorte de vin elle a. Regrimage, plus accentuée.

– Attends, dit Jean, je crois comprendre ! (Il se lève, sort et rentre aussitôt.) Le resto n'est pas *licensed*³⁰. (Un copain lui avait raconté avoir eu le même problème.)

Pour être autorisés à servir des boissons alcoolisées les restaurants doivent être *fully licensed*. "On se barre !" dit Michel. Après réflexion, ils pensent que cela la foutrait mal. La patronne propose café au lait ou coca cola. Ça rappelle la choucroute au chocolat au lait du Saratoga. Le *T bone* arrive, il est superbe, les frites sont bonnes. Michel garde le café pour la fin et s'apprête à boire l'eau glacée qui est apportée systématiquement dès que le client s'assoit. Pouah ! Elle a goût d'eau de Javel. Jean a fini :

- Qu'est-ce que tu dirais si on en prenait un deuxième ?"
- Un deuxième quoi ?
- *T bone*, pardi.
- Je ne sais pas si j'aurais assez d'argent.
- C'est d'appétit dont je te parle.
- J'en ai.

Jean lève la main. La patronne arrive avec l'addition. Jean lui dit qu'on prendrait bien un second *T bone*. Elle lui fait répéter. Elle leur fait signe alors de se lever. Ils se demandent ce qu'ils ont bien pu faire encore qui lui aurait déplu ? Rien, elle désire simplement qu'ils prennent place à une autre table, comme s'ils venaient d'entrer dans le restaurant. Pourquoi pas ressortir, fermer la porte, frapper et entrer de nouveau en demandant s'ils peuvent manger ? Ils vont avoir droit au même cérémonial. Verre d'eau glacée et aussi imbuvable, présentation du menu, prise de commande, donner le poids du *T bone*. Les mêmes hors d'œuvres leur seront servis, des espèces de crevettes insipides recouvertes de ketchup, la sauce à tout faire américaine. Ils songent bien à lui refaire le coup de la bière ou du vin, mais elle risque de ne pas comprendre leur humour, si humour il y a. Bien lestés de près

²⁹ Littéralement os en T.

³⁰ Autorisé à vendre des boissons alcoolisées.

d'un kilo de viande et de je ne sais combien de centaines de grammes de frites, ils quittent le restaurant, avec même pas un geste de considération de la patronne dont ils ont été les seuls clients du lunch dominical. Ils ne le recommanderont pas aux copains. Après un tour en ville, déserte, morne, ils entrent dans un bar et descendent deux *pints* de bière. Près d'un litre, la *pint* américaine étant légèrement inférieure au demi-litre, alors que la *pint* anglaise est supérieure. Deux ou trois filles, moches à repousser un légionnaire, s'arsouillent au bar. Jean leur jette un regard furtif et reprend le récit de ses travaux d'approche sur Mary. Le retour, à pied, ne sera pas de trop pour éliminer cette gargantuesque sortie. Pas une fois ils n'ont parlé d'avions.

lundi 20

Je me lève du bon pied. C'est quand je mets le second par terre que cela ne va plus. Benoît passe devant moi pour aller à la douche et me lance :

– Encore le foie, Michel ? Pas étonnant avec tout ce que vous avez bouffé hier ! (Comment il sait ?)

J'ai pourtant digéré comme une fleur. J'ai même plutôt faim ce matin. Enfin, j'avais, car avec la boule qui grossit à l'intérieur de mon estomac, je crains que plus grand-chose ne passe. Je vais à la douche, me traite de tous les noms, m'engueule, essaye de me raisonner. Je suis le premier du groupe, le deuxième du détachement. Qu'est-ce que tu veux de plus ? Ne plus avoir cette angoisse de monter en avion. Me revient alors un souvenir de lecture ou de conversation, je ne sais plus. Il s'agissait d'un grand acteur qui racontait que pendant toute sa longue carrière il aurait tout donné pour ne pas entrer en scène, tellement son trac était fort. Une fois il l'avait écoutée, son angoisse... c'avait été pire. Voilà ce qui m'attend si je me laisse aller, ce sera pire. C'est ce que m'a dit Susan. Je me suis forcé à manger. C'est peut-être une connerie ! Des fois que je dégueule en l'air ! Je suis le dernier à passer. L'attente est horrible. Combien de fois j'ai dû résister à l'envie de m'en aller, de m'enfuir, et d'aller dire au capitaine chef instructeur que j'en avais par-dessus la tête de ses avions et que je voulais rentrer en France pour m'engager dans l'infanterie. Grollier qui est passé le premier n'a pas arrêté de me raconter tout et n'importe quoi au sujet de tout et n'importe quoi. Je l'ai écouté sans l'entendre. Ça ne lui a fait ni chaud ni froid. Il avait besoin de parler. Benoît descend et me dit que Wood n'est pas de bon poil. J'hésite un moment. Je m'apprête à dégrafer mon parachute et à le laisser tomber par terre. Wood s'est retourné et me fait signe de monter. Je monte, les jambes molles et flageolantes comme si je venais de faire un marathon, enfin j'imagine car les courses de fond, c'est pas trop mon truc.

Que dire de la séance, sinon que j'ai fait le singe, en refaisant les mouvements de Wood sur les commandes, un singe dans le cirage mais savant apparemment, car Wood m'a dit que ce n'était pas mal. Il ne dit jamais que c'est bien ; "On peut toujours mieux faire" est son credo, et il se l'applique à lui-même.

Quand je redescends je me sens prêt à remonter. Peut-être que cela durera jusqu'à demain.

mardi 21

Rebelote. Ferais tout pour ne pas monter en avion et suis déçu quand la séance s'arrête.

mercredi 22, jeudi 23, vendredi 24

Idem, sauf que mon vertige n'apparaît qu'à partir de 3 000 pieds. J'ai gagné 1 500 pieds en 15 jours. Ce qui voudrait dire qu'à la fin du Primary je serais bon en dessous de 4 500 pieds. J'interroge un pilote américain rencontré à la cantine. La question que je lui ai posée a dû lui paraître étrange sinon stupide : à quelle altitude vole les chasseurs, les bombardiers ? Ça va de 20 000 à 30 000. Anéanti je n'ai même pas la force de calculer combien de temps il me faudra à raison de 100 pieds par jour ! Il ne me reste plus que le Lysander. Il n'y en pas dans l'armée américaine, j'aurais dû aller faire mon entraînement en Angleterre. Peut-être que là-bas je n'aurais pas eu le vertige ?

lundi 27

J'ai déjà 15 heures de vol, comme les copains d'ailleurs, sauf que les miennes comptent double, mais je suis le seul à le savoir. Au briefing de ce matin, que Wood fait désormais sans interprète, on apprend qu'au cours de la semaine nous alternerons les vols solo et les vols en double. "Chaque vol solo devra débuter par une vrille, altitude minimum 7 000 pieds, pas plus de trois tours, je ne veux pas vous voir terminer vos vrilles à 1 000 pieds comme Le Guen, même s'il sait faire !"

Je suis monté à 7 000 pieds ainsi qu'on me l'a demandé, des fois qu'il y aurait un barographe caché dans le "piège" ! Voilà un mot d'argot aéronautique français qui exprime on ne peut mieux mon problème. Si j'abandonne mes cours de pilotage, je ne me le pardonnerai jamais, toute ma vie, cette lâcheté me taraudera et finira par me détruire, j'en suis parfaitement conscient. Je suis donc condamné à poursuivre et à faire ce qu'il faut pour ne pas me faire éliminer. J'ai réussi jusqu'ici, mais aurai-je la force de continuer ? Je suis donc "piégé".

Je suis resté au moins 10 minutes à 7 000 pieds, incapable de faire le moindre virage, tout juste bon à maintenir horizontales les ailes de mon avion et la vitesse suffisante pour qu'il continue à tenir l'air. Je suis redescendu tout droit puis j'ai fait tous les exercices demandés à 4 000 pieds, virages serrés, huit paresseux. Wood n'a pas précisé l'altitude minimum pour ces exercices, ce n'est pas moi qui vais le lui demander. Wood est au bord de la piste, juché sur une petite tour en bois d'où les instructeurs surveillent leurs oisillons. Je m'applique et fais un kiss landing. Au debriefing il dira : "Le seul qui ai fait un atterrissage potable est Le Guen !" La façon dont il prononce mon nom est d'ailleurs marrant, il dit Li Gouenn, à la chinoise. Est-ce que les Chinois ont le vertige ? Je ne sais plus qui nous a raconté que pour nettoyer les vitres des gratte-ciel de New York on faisait appel à des Indiens, je ne me souviens plus de quelle tribu ! Et si je prenais un nom indien ! Il faudra que je demande comment on dit "le blanc" (la couleur, pas l'homme blanc) en cherokee. Wood nous demande comment ça s'est passé ? Grollier dit avoir fait deux vrilles. Le con ! Wood m'a demandé combien ? J'allais pas lui dire zéro ! "C'est bien une que vous nous avez demandé, sir ?" Il confirme, cela m'a évité d'avoir à mentir.

lundi 3 Février

Je viens d'effectuer cinq vols solo et je n'ai pas entamé la moindre vrille. J'arrive à 7 000 pieds, y reste 10 minutes, les pieds paralysés, incapables de donner le coup de tatane qui mettrait le PT 17 en vrille. Pourquoi ? Je sais les faire, mais avec Wood derrière. Je suis persuadé que tout seul je ne m'en tirerai pas. Hier dimanche, je n'ai pas voulu sortir et ai passé une bonne partie de mon après-midi au ground trainer à faire, refaire, des dizaines de fois les mouvements de départ en vrille et d'arrêt de vrille. J'ai fermé les yeux, me suis vu en l'air, partir en vrille, faire un tour, deux tours puis l'arrêter.

Ce matin, ou je réussis ou je me casse la gueule... dans les deux cas, le problème sera réglé. Au lever, Benoît a noté que ma crise de foie était plutôt en train de s'aggraver, il ne comprend pas que je n'aile pas consulter un médecin ; il paraît que les médecins américains sont bons. Cela me permet d'envoyer balader tout le monde et de me murer dans un silence redoutable. Je suis le premier à passer. Heureusement : je n'aurais pas supporté l'attente. Je suis monté comme un fou, moteur plein pot. Je passe 5 000 pieds et j'ai toujours la tête claire. Est-ce que... ! La réponse est non : à 7 000, je suis de nouveau paralysé. Et si je faisais ma vrille à 5 000 ! Il n'y a pas de barographe, je le sais maintenant. Non, Wood a dit 7 000, ce sera 7 000 ou rien. Comme il n'est pas question que ce ne soit rien, c'est le moment. Je ferme les yeux, m'imagine dans le ground trainer et déclenche un coup de pied à droite. C'est parti, je compte un, deux, trois tours, pied à gauche, manche en avant : elle est arrêtée. Et si j'en faisais une autre ! Je vais en faire quatre, cinq. En fait je vais passer ma séance à faire des vrilles. Au retour je me sens comme si j'avais fait gagner la coupe de France à mon équipe de Rennes en marquant à moi tout seul les trois buts de la victoire. Envolée, la trouille, les angoisses matinales, la sensation d'être un minable... je serai pilote et un pilote qui ne passera pas inaperçu. Personne ne va comprendre mon euphorie, je n'arrête pas de parler. "Je vois que ton foie va mieux !" me dit Benoît. Dommage que Susan ne soit pas là ! Elle, elle seulement pourrait me comprendre, à elle, elle seule j'aurais pu tout raconter. Je vais donc garder cela pour moi et cela va m'empêcher de dormir.

Après cette séance mémorable, on peut penser que je vais en avoir fini avec mes problèmes. Il n'en sera malheureusement rien. Je continuerai à me lever le matin, en souhaitant que les conditions atmosphériques empêchent les vols et quand ce sera le cas en les maudissant ; en imaginant que Wood tombe malade et qu'on ne trouve personne pour le remplacer, ce qui ne ferait que reculer le problème. Il m'arrivera également de souhaiter que ce soit moi qui tombe malade. À part ma maladie de foie chronique dont je me garde bien de me déclarer guéri par l'opération du Saint Esprit, j'ai une santé de fer et passe au travers de l'épidémie de grippe qui a touché la moitié de l'effectif, dont Jean.

Le Primary a pris fin. Sur les cent cinquante *french cadets*, il en reste moins de la moitié. Le 7^e n'a pas fait mieux que les autres détachements. 80 cadets ont suivi Pellerin et n'ont pas été jugés aptes à piloter les avions américains. Peu reconnaissent la validité de la sanction et prétendent qu'en France ils seraient devenus pilotes. On leur propose un stage de navigateur, radio ou mitrailleurs. Seuls une dizaine d'entre eux demanderont à retourner en Afrique du Nord.

4

Retour à Craig

Pour le dernier vol du Primary, Wood a passé toutes les figures d'acro à ses trois élèves. Grollier a dégueulé, Benoît s'est enthousiasmé, il se voit déjà aux commandes d'un Mustang, l'avion pas le cheval, et tatata tatata, tirer sur tout ce qui a le malheur de porter une croix de fer sur le fuselage. Michel a serré les dents, fermé les yeux. “*Did you like it ?*” Avez-vous aimé ?) lui a demandé Wood.

“*I loved*” (*J'ai adoré*) ai-je répondu en grimaçant un sourire. C'est décidé, je choisirai le bombardement, à défaut du *Lysander*. Le comique de l'affaire est que Wood en nous souhaitant bonne chance pour la suite a dit que j'avais toutes les qualités pour être un champion dans la chasse ! Je pense qu'il a dit cela pour me remercier du cadeau que le groupe lui a fait, sur mon instigation : une belle paire de bottes mexicaines, achetées au PX. L'une des vendeuses m'avait dit avoir remarqué que Woodman s'était arrêté plusieurs fois devant. C'est moi qui les lui ai remises au nom du groupe. Le vieux Wood, il avait au moins quarante ans, a eu l'air ému. Il a dit avoir regretté pour Pellerin, mais qu'il pensait lui avoir sauvé la vie ; il ne saura jamais que le lieutenant n'avait pas tenu compte de l'avertissement !

Le *Secondary Training* se déroula sur la base de Gunther Field à Montgomery, capitale de l'Etat d'Alabama. L'avion se nommait BT 13 (Basic Training). Il était équipé d'une radio et d'instruments de bord un peu plus sophistiqués dont un horizon artificiel. Le programme consistait à apprendre les rudiments de navigation, à vue et aux instruments. À la fin du *Secondary*, les cadets devaient opter pour la chasse ou le bombardement. Jean se retrouva dans le même groupe que Michel avec Arnoux et Benoît. Jean se déclara honoré de se trouver avec les deux premiers du stage *Primary*. Effectivement, Michel a évité de préciser dans ses notes qu'il était sorti second du stage derrière Arnoux. “Vous auriez été premier, Li Gouenn, si vous n'aviez pas mis tant de temps à surmonter votre aversion pour la *spin* !” lui a dit Wood. Michel en a éprouvé des sueurs froides rétrospectives. Ainsi Wood avait remarqué ! Pourquoi lui avait-il dit alors qu'il avait toutes les qualités pour réussir dans la chasse ? Ce devait être sa forme d'humour à lui !

En tout cas le Basic c'était pépère. À part les inévitables *spins* du début avant d'être lâchés, la plupart du temps, on volait en ligne droite et pas haut. Une seule fois Michel monta à 10 000 pieds (3 000 mètres) avec son instructeur, pour naviguer en ciel clair, au-dessus d'une couche de nuages soudée. Ce fut une révélation pour Michel, car ladite couche se trouvant à peine à 1 000 pieds en dessous d'eux, il ne ressentit aucun vertige. Ce qui le confirma dans sa décision d'opter pour le bombardement. Les bombardiers volaient haut mais souvent au-dessus de couches nuageuses qui cachaient la vue du sol. Leur instructeur était d'ailleurs un officier, le lieutenant Robbin, et non pas un civil comme Woodman ; il avait fait un tour d'opérations en Angleterre, sur une Forteresse volante. Il ne tarissait pas d'éloges sur le B 17, dit *Flying Fortress*, appelé ainsi parce que l'avion disposait d'un nombre impressionnant de mitrailleuses qui tiraient dans tous les coins. Au dire du concepteur, la

firme Boeing, ce bombardier n'avait plus besoin d'escorte de chasseurs ; tout attaquant serait immédiatement abattu étant donnée la puissance de feu de l'engin volant. La polémique n'était pas nouvelle et réservée à l'Amérique ; elle avait fleuri au sein de la Luftwaffe, ainsi qu'à la Royal Air Force. Les faits ne donneront pas raison à cette fièvre indépendantiste de la haute hiérarchie "bombardier". Les Forteresses, Superforteresses, Hyperforteresses volantes continueront à se faire accompagner d'une ombrelle de chasseurs, au mauvais gré des états-majors, mais à la satisfaction des exécutants. Ce qui ne semblait pas être le cas de Robbin, lequel visait peut-être une carrière militaire pour abandonner ainsi dans le sens des haut-galonnés. Un jour, dans un bar de Montgomery, un *sergeant* qui avait fait un tour d'opérations comme mitrailleur sur B 17, racontera à Michel et Jean que Robbin s'était fait descendre par un Focke Wulf alors qu'il s'était écarté de la formation. Il ne s'en vanta jamais auprès de ses élèves et continuera tout au long du stage à vanter l'invincibilité de la *Flying Fortress*.

"Il vaut peut-être mieux ne pas lui dire qu'on veut être chasseur ! a suggéré Michel à Jean. Cela ne nous empêchera pas d'opter pour la chasse quand on nous demandera notre choix à la fin du stage."

Vous pouvez admirer en passant la splendide dialectique jésuitique de Michel, qui ne voulait pas décevoir son copain Jean. Quant à Arnoux, s'il opta pour le bombardement, c'est pour des raisons bien précises : les Stukas avaient tué son père et sa mère sur une route de Picardie, il voulait rendre la pareille aux Fridolins.

De ce stage, il n'y a pas grand-chose à dire, sinon que j'avais continué à me lever en souhaitant me trouver n'importe où mais pas dans une école de pilotage, à me rendre en ligne de vol en traînant les pieds, à me sentir tout requinqué à la fin de la séance en espérant que c'en serait fini avec tout ce cirque et que le lendemain matin je péterais des flammes ! Le lendemain, tout recommençait. Il fallait vivre avec et j'ai vécu avec.

A la fin du *Secondary*, Benoît, Jean et Michel ont opté pour la chasse... *Michel pour la chasse ?... Que s'est-il donc passé ?*

C'est la dernière semaine ; je rentre d'un parcours de navigation. Le mois de mars se termine. Certains jours, il fait déjà chaud et humide laissant entrevoir ce qu'est l'été en Alabama, si j'y suis encore ! Je viens de survoler Selma, évitant la base de Craig où ceux qui opteront pour la chasse doivent revenir. Je continue à faire croire aux copains que moi aussi je vais les suivre. Je n'ai toujours pas pris ma décision. En contournant la base j'aperçois au-dessus de moi un groupe de trois avions qui se suivent, enchaînant loopings, tonneaux, retournements divers. L'Advanced (la troisième école) c'est ça. Décidément ce n'est pas pour moi. En reprenant le cap vers Gunther je suis décidé. Enfin, je le crois ! Car, le matin suivant, en me levant, je suis taraudé par l'idée que je suis en train de me dégonfler. Si j'ai appris à faire la vrille et ne plus en avoir peur, je peux également le faire pour l'acro ! Je me vois dans mon bombardier regarder les chasseurs au-dessus de moi et me dire que j'aurais pu être à leur place si je ne m'étais pas lamentablement dégonflé. C'est aujourd'hui qu'on doit donner la réponse. On ne peut revenir en arrière. Et si je ne m'habitue pas et que je suis éliminé en Advanced chasse ! Alors que je suis assuré d'avoir mes ailes en optant pour le bombardement ! Je suis sombre pendant le breakfast. "Encore le foie ?" me demande Benoît. Ce n'est pas le foie mais les foies ! À 11 heures a lieu la cérémonie de fin de stage. On s'entasse dans une grande salle. Ils sont quelques-uns à prendre la parole. Je n'entends rien, ne vois rien, comme si j'étais à 7 000 pieds. Le patron de la base clôt la séance. C'est l'heure du choix.

— Allez, magne-toi, me dit Jean, il n'y a que 20 places en Advanced, faut être dans les premiers à s'inscrire. (Je le suis, la tête lourde et réponds : fighter, à la question qui m'est posée. Je viens de faire une connerie monstrueuse, par orgueil, pur orgueil. Je ne serai jamais pilote, je le sens, je le sais et je me maudis.)

Nous sommes de retour à Craig. Un autre détachement vient d'arriver. Je me revois trois mois en arrière. Nous sommes les anciens maintenant et les nouveaux nous regardent avec envie. Nous sommes logés à quatre dans une sorte de petit chalet, deux chambres séparées par des toilettes et douches communes. Jean et moi sommes dans la même chambre. Benoît et un Alsacien du nom de

Alkirch, occupent l'autre pièce. Louis Alkirch était dans le groupe de Jean en Primary. Il a un accent pas possible. Rien à voir cependant avec celui de notre instructeur, un Américain du Maine, comme Ombrelle, descendant d'émigrés du Québec. Il se nomme Desjarlais, prénom Arthur. Lui aussi a fait un tour d'opérations en Angleterre, il était sur Spitfire. Il a des trémolos dans la voix quand il nous parle de cet avion.

Le nôtre, d'avion, s'appelle AT 6 (Advanced Trainer), il est fabriqué par North American. Rondouillard, métallique, il dispose d'un moteur de 600 ch, autant que le Morane 406 qui équipait les escadrilles françaises en 40, nous dit Louis Alkirch ; il les avait vus à Colmar. L'AT 6 a aussi le train rentrant. Il ne lui manque que les mitrailleuses pour jouer à l'avion de chasse. (Il le fera pendant la guerre d'Algérie.)

Les premières séances sont pérpères. On apprend à piloter l'avion. Après les inévitables stalls et spins (décrochages et vrilles) on enchaîne les tours de piste. Je suis lâché à 10 heures de vol le même jour que Jean et Louis. Benoît a un peu plus de mal, il ne s'entend pas trop bien avec Desjarlais. Il faut dire que les deux ont un accent marqué. Alkirch aussi mais le sien semble plaire à Arthur. Dès le premier jour, il nous a dit de l'appeler par son prénom. Je n'ai jamais su celui de Wood pas davantage que celui de Robbin. La première séance d'acro me fout une trouille pas possible d'autant qu'on est monté à 12 000 pieds. Je n'ai rien vu, rien compris. Je suis livide en descendant. C'est fou-tu. Au repas du soir, j'envoie chier tout le monde. On me laisse tranquille. Je reste un peu. John l'instructeur de PT est là de nouveau. Je m'approche, il fait mine de ne pas me voir. Moi, c'est à peine si je l'ai reconnu. De toute façon il me battrait à plate couture au point où j'en suis. Je pense à mon père, à ma mère, ma sœur, mon chien. Mon enfance remonte avec mes rêves successifs, coureur des bois, patron de scierie, aviateur. Je vais demander à Desjarlais s'il connaît un patron de scierie au fin fond du Canada ! Je rentre, n'arrive pas à dormir. Si Susan était là elle m'aurait donné un médicament pour dormir. Je finis tout de même par sombrer dans le sommeil.

vendredi 18 avril

Toute ma vie, je me souviendrai de cette date. Deux jours auparavant c'était la Saint Benoît, il a été lâché ce jour-là. Le 18 c'est la Saint Parfait ! Etonnant, non ?

Il fait beau, le ciel est parsemé de jolis cumulus. Parachute sur le dos, je m'avance vers l'avion en compagnie de Louis. Il n'est pas très causant et cela m'arrange bien. Desjarlais nous rejoint. "Qui passe le premier ?" demande-t-il. Louis me montre du doigt. Je m'approche de l'avion, mets le pied sur le marchepied, m'installe en place avant, boucle ma ceinture, ajuste mon casque. Rien que de la routine, allez-vous penser ! Sauf, sauf que... Je n'ai ressenti aucune appréhension, en m'approchant de l'avion, en prenant place, en bouclant ma ceinture. Je me sens léger, euphorique, comme je le suis parfois à la fin d'un vol. J'ai hâte que la séance commence. Je vais être servi, Arthur va me montrer tout ce qu'il sait faire. Il m'a demandé si je voulais faire un looping ? Et comment ! Il n'est pas parfait, mais Arthur a l'air content.

J'ai eu peur que cela ne dure pas. Le lendemain, le surlendemain, les jours suivant... idem, fini, envolé. Plus rien ne s'opposera désormais en moi à ce que je devienne pilote.

Ici prennent fin mes notes. M'ont-elles aidé à surmonter cette résistance farouche à réaliser mon rêve de jeunesse ? Je ne saurais le dire. Susan pensera que oui quand je la reverrai quelques mois plus tard au cours d'une visite que Jean et moi avons rendu à sa mère à Chattanooga. Elle utilisera le mot d'autoanalyse. Un mot qui ne m'a rien dit. Freud, le père de la psychanalyse l'aurait pratiqué, m'a-t-elle précisé !³¹

Il me faut cependant ajouter un petit additif en conclusion de ce long combat contre moi-même. Cette soudaine libération, il n'y a pas d'autre mot pour traduire cette brusque rupture de chaînes intérieures, faillit avoir une conséquence funeste. Comme un jeune chien qui voit soudain s'ouvrir devant lui le portail derrière lequel il rêve de liberté tous les jours et qui manque de se faire écraser par une voiture à peine a-t-il effectué quelques galops au-dehors, je me suis soudain senti si léger, si aérien que j'en ai perdu toute prudence. Mon chevalier tutélaire qui a veillé sur

³¹ Toute cette partie en italique a été douloureusement et intégralement vécue par l'auteur.

moi pendant toute ma longue carrière aéronautique, tout en me donnant une leçon, fit en sorte qu'elle ne soit pas mortelle.

Comme je l'ai peut-être déjà dit dans un autre endroit de ce livre, les pilotes se destinant à la chasse n'avaient que mépris pour tout ce qui n'était pas figures acrobatiques, radada ou prises de terrain à la hussarde. Aussi les séances de vol aux instruments étaient-elles considérées comme un abominable pensum. On n'en voyait pas l'utilité (Quelle erreur !) Erreur du jeune chien que j'ai évoqué plus haut.

Au cours d'une épreuve de navigation où je n'avais guère brillé, pour les mêmes raisons citées plus haut, car je ne supportais plus rester ne serait-ce que quelques minutes les ailes horizontales, j'avais repéré un joli lit de rivière, suffisamment encaissé pour qu'aucun œil indiscret ne puisse repérer le numéro d'immatriculation de l'aéronef qui l'enfilerait à touche-eau. Je mis donc à profit (si on peut s'exprimer ainsi) une séance de vol aux instruments pour aller voir de plus près cette adorable rivière, dont je ne me souviens plus du nom, ce que je devrais pourtant, car ma carrière aéronautique a failli se terminer là.

Donc me voilà déboulant plein pot, à pas plus de 300 km/h cependant, au ras d'un liquide qui se déplaçait, lui, à 2 knots (nœuds) tout au plus, mais dans le même sens. Pas le temps cependant d'admirer le paysage. Un pont se présenta. Passé-je dessous ou au-dessus ? La sagesse eut voulu : au-dessus ; le jeune chien décida au-dessous. Ça y est, vous allez penser, il s'est payé un pilier ! Que nenni ! Certes, il n'y avait pas grand-chose de rab, un peu comme les ponts que je passerai de nombreuses années plus tard, en bateau cette fois et sur le canal du midi, avec une largeur de coque de 4,90 mètres pour une largeur de pont de 5 mètres. La vitesse n'était pas la même. Le pont était derrière, la fraye aussi. Alors que je respirai un bon coup, se présenta un virage, appelé coude dans le monde des rivières. J'inclinai l'A T 6 à droite, d'une bonne dose, ayant eu soin de prendre un peu d'altitude afin de laisser de la place à l'aile, lorsque se présenta, face à moi, mais incliné dans l'autre sens, un autre A T 6, de la même base et piloté par un autre jeune chien. Il n'y avait pas de place pour deux avions dans le lit de la rivière. En un réflexe de la dernière chance, je tirai à mort sur le manche pour effectuer une de mes plus belles chandelles, qui me sauva la vie, à moi, au collègue jeune chien, ainsi qu'à deux A T 6. Je n'ai jamais su qui était l'autre pilote ; on ne se vante habituellement pas de ce genre de connerie. Je pencherais pour un Français, dont c'est le sport national de transgresser les règles, règlements divers, à tort bien entendu, mais il est difficile de surmonter cette sorte d'acculture qui remonte si loin.

Puisque connerie il y a, elle eut pour résultat de me mettre du plomb, non seulement dans la tête mais dans les ailes de mon avion, tout au moins pendant la durée de l'*Advanced training*.

Birmingham

Tout au long de ces journées, semaines, mois pendant lesquels Michel luttait contre son ou ses démons intérieurs, à part le pantagruélique repas qu'il avait englouti à Tuscaloosa avec Jean, il refusa de profiter de ses permissions pour sortir de la base. Aussi bien Jean que Benoît insistèrent pour qu'il les accompagne, séparément, car Jean et Benoît ne s'entendaient guère et ne comprenaient pas pourquoi Michel était copain avec l'un comme l'autre. Michel refusait systématiquement.

- Les filles ne t'intéressent donc pas !” lui dit un jour Jean.
- J'ai autre chose en tête, mon pauvre vieux !
- Tu ne vas pas me dire que ce sont les avions !
- “*Si... mais il ne pouvait être question de le dire !*”
- Non, ce ne sont pas les avions !
- Alors quoi ?
- Tu ne comprendrais pas !
- Je suis trop bête ou quoi ?
- C'est un très lourd secret.
- Dans ce cas !

Lorsqu'ils feront leur première sortie ensemble au milieu de l'Advanced, Jean tentera de percer ce secret qui apparemment avait pris fin ; Michel hésitera un moment à le lui révéler, mais préférera le garder pour lui.

Mais revenons un peu en arrière. Ainsi qu'il se l'était promis, Jean n'eut de cesse d'obtenir de Mary qu'elle accepte de sortir avec lui. C'est elle enfin qui décida du jour et du lieu, car c'est elle qui disposait d'une voiture, un coupé Ford des années 30. Le jour choisi était un dimanche. Mary vint le chercher après la messe, elle était catholique. Jean avait été tenté de se mettre de la gomina comme à Casablanca. Michel l'en avait dissuadé :

- Ce n'est pas avec ta chevelure que tu vas la séduire !
- Avec quoi alors, toi, le maître ès drague ?

Le ton était acide ; Michel n'était pas en état de polémiquer, il se contenta de répondre : "Fais comme tu veux !" On lui raconta comment Jean avait pris place à bord de la Ford, fier comme Artaban. C'est un Artaban un peu défrisé qui revint le soir à la tombée de la nuit. "Alors ?" demanda Grollier.

- Bof !
- Tu te l'es faite, ou tu te l'es pas faite ! insista Benoît.
- Oh, toi, le Maltais !

On n'en sut pas plus. Il faudra attendre plusieurs mois avant que Jean, en veine de confidence, au cours d'une soirée bien arrosée, raconte l'histoire, laquelle avait un point commun avec la mésaventure survenue à Michel dans les premiers temps à Craig.

« À la sortie de Tuscaloosa, Mary prit une route en direction de la campagne. C'était une journée chaude comme il en existe en plein hiver. Mary conduisait, tandis que Jean, n'ayant cure du paysage, tentait de peloter la conductrice. Elle se défendait mollement en gloussant. Les caresses se firent un peu plus précises. Jean reçut quelques coups sur la main aventureuse, puis soudain la voiture s'arrêta. "Vous voulez conduire ?" lui demanda Mary. Jean aurait préféré continuer à peloter que piloter, mais il ne pouvait le dire aussi crûment. Aussi accepta-t-il. Son expérience en la matière était limitée aux rares fois où son père lui avait laissé le volant de la camionnette familiale. Aussi cala-t-il le moteur dès le premier essai. Il en fallut trois avant que la Ford ne se mette à avancer en hoquetant. Les hoquets disparurent. La concentration dont Jean devait faire preuve ne lui laissait ni la disponibilité de ses mains pour s'égarer sur les genoux de sa voisine, ni celle de sa langue pour lui dire des mots doux ; le but recherché par Mary était atteint. À l'approche d'une petite localité, il fallut ralentir le véhicule puis l'arrêter à proximité d'un passage pour piétons. Les quatre cylindres de la Ford supportèrent mal le traitement et s'arrêtèrent net en un ultime hoquet. Honte suprême, Mary fit signe au piteux conducteur de dégager et se glissa à sa place cependant que Jean après avoir ouvert la portière dut faire le tour de la voiture pour reprendre sa place à droite. La cavalerie de la Ford, reconnaissant une main expérimentée, ne fit aucune difficulté pour se remettre en marche ; le passage pour piétons fut franchi ainsi que la petite localité, dans un silence intérieur plein de sous-entendus. Ce n'est que plus tard que Mary s'étonna qu'un pilote d'avion ne sache pas conduire une voiture. Jean lui raconta que seuls les riches avaient des voitures en France ; ses parents n'en avaient pas les moyens et se contentaient de véhicules à traction animale. Dans ce domaine par contre il n'avait pas son pareil pour conduire un tilbury – il avait trouvé le nom joli – bride abattue dans les chemins de campagne. En somme il était passé directement du cheval à l'avion, lui dira Mary. Le visage de Mary ayant retrouvé une certaine sérénité, il reprit ses travaux d'approche ; les gloussements reprirent, le rouge monta aux joues de la conductrice au point qu'elle fit quelques écarts sur la route. *Please, Jean, leave me drive !* (Je vous en prie, Jean, laissez-moi conduire !) Jean suggéra qu'on pourrait peut-être s'arrêter quelque part ! Mary agréa et Jean se détourna d'elle pour chercher un endroit idoine, qu'il finit par dénicher. Quittant la route goudronnée, ils empruntèrent une petite route en terre qui s'enfonçait dans les champs de coton. Une aire de croisement se présenta ; Jean fit signe qu'on pouvait s'arrêter là. Mary ne fit aucune objection. À peine le moteur arrêté, Jean reprit ses travaux d'approche. Mary fermait les yeux. La main entre les cuisses, Jean lui prit les lèvres. La réponse de la jeune femme fut plus que positive ; il s'approcha encore un peu plus de son intimité. Elle râlait. Les doigts de Jean lui rapportèrent un signal qu'elle était prête. Il enleva la culotte ; elle râlait de plus belle, les yeux toujours fer-

més. Il ne restait plus qu'à l'allonger sur la banquette. Et là, alors qu'il l'avait un moment relâchée pour enlever son pantalon, elle se redressa soudain et ouvrit les yeux.

— *What's the matter ?* (que se passe-t-il ?) demanda Jean, vous ne voulez plus ?

— Si, si.

— Vous avez peur qu'on nous voit ?

— Non, non.

— Quoi alors ?

Elle eut alors un geste qui médusa Jean : se serrant les genoux, elle mit ses deux poings entre ses cuisses. Il était à mille lieux de penser ce qu'elle allait lui dire : elle avait tout simplement envie de faire pipi. Jean éclata de rire et lui dit qu'elle avait tout l'espace voulu pour la chose et, montrant l'exemple, il alla arroser le champ de coton voisin, ayant oublié ce qui était arrivé à son copain Michel. Mary fut horrifiée. Lorsqu'il regrimpa à bord, non seulement elle avait remis sa culotte, mais le moteur était en route et elle lui fit signe de ne pas perdre de temps pour monter à bord. Ayant demi-tour sur la petite route, elle fit voler la poussière, déboucha sur la route goudronnée plein pot, cravacha sa vieille Ford qui s'arrêta à bout de souffle dans une station-service. Mary se précipita aux *Ladies* et revint quelques minutes plus tard, soulagée, reposée, le visage serein. "Do you want à coke ?" lui demanda-t-elle. Non, il n'en voulait pas. Elle alla s'en acheter un et but son coca cola à la santé d'un *frenchy* un tantinet frustré. »

Lorsque Jean raconta cette aventure à son ami Michel ils en retirèrent une nouvelle curiosité de la vie américaine. Mary était prête selon Jean à se faire baisser sur la banquette d'une voiture, mais pour rien au monde n'aurait accepté de faire pipi dans la nature. De même que dans les bases les toilettes ne comportaient pas de portes.

Ce samedi 26 avril, Jean et Michel débarquèrent à Birmingham du bus qu'ils avaient pris à la sortie du camp. Jean était déjà venu plusieurs fois dans cette grande ville qui présentait, selon ses dires, tout ce qu'un jeune Français pouvait souhaiter. À l'entendre, un véritable harem attendait avec impatience que leur sultan vienne leur rendre visite. Quoique, au retour de ses deux dernières sorties, Jean ne s'était pas étendu sur ses aventures féminines. Interrogé par Michel il s'était contenté de prendre un air mystérieux.

Ce qui frappa Michel à l'entrée de l'agglomération fut la noirceur de la ville, non pas qu'il y eût plus d'habitants noirs qu'ailleurs mais tout simplement parce que la cité, située au cœur d'un important bassin houiller était recouverte de poussière de charbon. La façade de l'hôtel dans lequel ils descendirent était noire, ainsi que la réceptionniste et le bagagiste. Jean plaisanta avec ladite réceptionniste qui était mignonne, à des yeux français uniquement, car pour des Américains du South, une Noire ne pouvait en aucun cas être mignonne. Linda l'était et regardait Jean avec des yeux de biche.

— Elle me réserve toujours les meilleures chambres ! confia Jean en prenant l'escalier, précédé par le bagagiste. Elle m'a donné également les combines pour que je puisse faire monter une fille dans ma chambre, ce qui est strictement interdit pour les couples non mariés et passible de prison !

— Qu'est-ce que tu lui donnes en échange ?

— Mon amitié, celle d'un homme blanc !

Michel nota que son ami n'avait pas tardé à adopter les coutumes du pays, puis, avant d'entrer dans sa chambre, lui demanda quel était le programme ?

— Un coup de fil à donner et je viens te chercher.

Une dizaine de minutes plus tard, Jean frappait à la porte et donnait rendez-vous à Michel à 15 heures précises. Il n'en dit pas plus. Ils attendaient depuis quelques minutes devant la porte de l'hôtel quand une longue et grosse voiture, que les Américains appellent *station wagon*, s'arrêta près d'eux. Au volant se trouvait une jeune fille qui paraissait toute perdue dans cet énorme véhicule.

— C'est Emilie, dit Jean, elle nous emmène dans sa famille.

— Eh, tu ne m'as pas demandé mon avis !

— Tu ne le regretteras pas, ces gens sont charmants !

— C'est là que se trouve ton harem ?

Jean mit un doigt sur ses lèvres et ajouta :

— Allez, déconne pas !

À une trentaine de kilomètres en direction du sud, Emilie s'engagea dans une route en terre bordée de chaque côté par des champs de coton. "C'est à eux tout ça !" précisa Jean en se retournant vers son ami. Il avait pris place sur l'immense banquette avant. La jeune Emilie s'était contentée de dire *hello* à Michel, lui avait tendu une main par-dessus le dossier de la banquette. Jean lui avait fait un *kiss on the cheek* (baiser sur la joue) et elle avait embrayé. De ce qu'il voyait d'elle, Michel n'aurait su lui donner un âge... entre 15 et 20 ans. Sa chevelure était blond roux et de nombreuses taches de rousseur parsemaient son visage. Elle avait une voix agréable. Michel se demandait quel genre de rapport elle entretenait avec Jean, car, à aucun moment, il n'avait eu de geste sinon équivoque, du moins tendre. Cahin cahotant, ils parvinrent devant une grande arche en bois portant une inscription *LITTLE KERRY*.

– Les parents d'Emilie sont d'origine irlandaise, Kerry est le nom du comté d'Irlande dont la famille est issue. Ils sont farouchement catholiques, t'as intérêt à garder pour toi tes réflexions ! précisa Jean à Michel pendant que la voiture s'avançait vers la grande bâtisse en bois qui semblait être l'habitation principale.

Lorsque la voiture s'arrêta, une jeune fille apparut :

– Ma sœur Lucie ! dit Emilie.

5

Papeete Nouméa Paris

A bord du DC 10 de la compagnie U.T.A, le second pilote Peter Le Guen scrutait un océan chatoyant 11 000 mètres au-dessous.

– Autant chercher une aiguille dans une botte de foin ! lui dit le commandant de bord.

– D'après mes calculs, il ne devrait pas être loin !

– Sauf s'il a décidé de prendre le chemin des écoliers !

– Pour quelle raison ?

– Tu connais l'histoire de Moitessier ?

– Oui.

– Moi, je ne connais pas, dit le mécanicien de bord.

– Sur le point de terminer son tour du monde à la voile, en solitaire, il n'a pas voulu rentrer en France et a repris le cap vers Tahiti.

– Mon père n'a rien à fuir, il ne connaît personne à Nouméa. Je lui ai simplement donné l'adresse d'un "captain" de chez nous, basé à Nouméa, un fana de voile lui aussi.

– Jim Sommer ? s'écria le mécanicien.

– Tout juste.

– Encore un fondu ! Tous les mecs que j'ai connus fans de bateau sont un peu fondus !... Je ne dis pas ça pour ton père, Peter.

– Mais tu l'as dit ! intervint le commandant de bord. C'est comme si je disais que tous les mécanos ont une langue de vipère !

– D'accord, j'aurais mieux fait de me taire. Mes paroles vont souvent plus vite que ma pensée. À part ça, à quelle heure la descente ?

Le DC 10 survolait le magnifique lagon de la côte ouest de la Nouvelle-Calédonie. De nombreux îlots coralliens ceinturés de plages au sable éblouissant de blancheur émergeaient d'une eau d'un bleu qu'on ne pourrait imaginer que sur une carte postale ou une affiche de tourisme. Il était pourtant bien réel. Deux ans auparavant, Peter avait passé trois mois à la base de Nouméa, en remplacement d'un pilote malade. Sa mère et sa sœur étaient venues le rejoindre pour une quinzaine de jours. Il avait loué un voilier et pendant une semaine ils avaient parcouru le lagon. Au cours de cette mini croisière, il en avait appris davantage sur la vie de sa mère qu'en quinze ans de vie commune. Le lagon avait rappelé à Eva le lac Balaton de sa jeunesse, toutes proportions gardées évidemment, bien

que le souvenir teintât de bleu ce lac d'Europe centrale et fît monter sa température de quelques degrés. Clara avait appris qu'elle portait le nom d'un voilier sur le lac. Un certain Laszlo en était le barreur, Eva l'évoqua avec beaucoup d'émotion.

– Pourquoi as-tu épousé papa ? lui demanda Clara un soir qu'ils dînaient dans le cockpit du voilier mouillé non loin d'un îlot.

La lune venait de se lever, recouvrant d'argent les vaguelettes que l'alizé mollissant poussait vers la plage.

- Pourquoi ? reprit Eva.... Sans lui vous n'existeriez pas !
- C'est ce qu'on appelle une réponse dilatoire, répliqua Clara.
- Il a tellement été bon pour moi... en fait il m'a sauvé une deuxième fois la vie.
- Une deuxième fois ! s'étonna Clara.
- Je me suis mal exprimée : je voulais dire que pour la deuxième fois j'ai eu la vie sauvée.
- La première, c'était quand et où ?
- Clara, je t'en prie.
- C'est la première fois que tu nous parles vraiment, maman, alors va jusqu'au bout !
- Soit !

Colibri (le nom du voilier de location) se balançait en tirant gentiment sur sa chaîne ; l'haleine chaude et odorante de l'alizé de nuit balayait le cockpit par bouffées. Clara aida sa mère à débarrasser la table, tandis que Peter savourait un petit cigare. Les deux femmes revinrent. Eva demanda à son fils d'éteindre la lampe à pétrole, puis s'adossa au roof.

« J'ai fait la connaissance de Laszlo au cours de l'été 1956, commença-t-elle. Puis elle leur conta les événements dramatiques d'octobre de la même année où le peuple hongrois crut avoir recouvré la liberté ; la répression sanglante de l'armée soviétique ; les combats de rue auxquels elle avait participé aux côtés de Laszlo, colonel de l'armée hongroise, leur décision de quitter le pays, la traîtrise dont ils avaient été victimes de la part de leurs passeurs, la disparition de Laszlo, l'élimination des traîtres par Itsvan (un des combattants sous les ordres de Laszlo), le passage de la frontière, la rencontre avec leur père dans un camp de réfugiés en Autriche. Pas un mot sur l'avenir brillant de pianiste internationale qu'on lui promettait. »

- Papa nous a dit que tu étais une pianiste brillante, dit Clara.
- C'est vrai.
- Pourquoi n'as-tu pas repris en France ?
- J'ai essayé, mais quelque chose était cassé en moi.
- Qu'est devenu cet Istvan ? demanda Peter.
- Il est reparti en Hongrie après mon mariage. Je l'avais chargé de prendre des nouvelles de mes parents ; c'est d'une autre source que j'ai appris qu'ils étaient morts en prison.

Un long silence suivit, rompu par Clara.

- Pourquoi vous vous êtes séparés, papa et toi ?
- J'ai essayé de l'aimer, mais je n'ai pas pu, je l'avais d'ailleurs prévenu avant que nous nous marions. Je suis incapable d'aimer... à part vous, évidemment.

Puis après un nouveau silence, elle ajouta :

- Je ne vis plus avec le docteur Roset et j'ai repris le piano.
- Oh maman, c'est formidable ! s'exclama sa fille.
- C'est un peu rouillé tout cela, fit-elle en remuant les doigts, mais ça revient bien.
- Qu'est-ce que tu comptes faire avec papa ? interrogea Peter.
- Ton père vit avec une fille épataante, certes, il lui en fait voir mais elle sait y faire.
- Papa était pourtant très amoureux de toi ! dit Clara.
- Parce que je ne l'aimais pas d'amour ! Sinon... ! Croyez-moi : laissons les choses en état.

Il avait trouvé sa mère changée ; encore plus lors de son dernier séjour à Papeete peu après que son père ait quitté Tahiti, sur un coup de tête apparemment. Il avait mis ce départ sur le compte de l'arrivée prochaine d'Eva, mais, quelques jours plus tard, Teora lui avait révélé la véritable raison.

– Tu veux faire l'atterro, Peter ? lui demanda le patron.

– Avec plaisir, chef.

– Te fous pas de moi, minot. (Le premier pilote approchait de l'âge de la retraite.)

Le commandant de bord de l'équipage qui prenait la relève à la Tontouta³² était justement Jim Sommer. Peter lui demanda s'il n'avait pas de nouvelles de Michel.

– Il a dû se dérouter car nous avons eu droit à un cyclone en janvier qui était pas piqué des hennetons ; il a balayé Tonga, les îles Fidji ; on l'a évité de justesse. J'aurais pas voulu me trouver en mer à ce moment !

– Il l'a peut-être subi ! s'alarma Peter.

– J'ai eu ton père sur 121,5 quelque temps auparavant et lui ai conseillé de faire cap au nord. Il a dû m'écouter. Donnons-lui encore quinze jours et nous pourrons lancer éventuellement des recherches.

Peter se donna jusqu'au 1^{er} mars avant d'entreprendre quoi que ce soit.

Paris

– Tu veux faire l'atterro, petite ?

– Avec plaisir, chef, répondit Elisabeth à Edouard Renaudin, commandant de bord de l'Airbus A 300 qui reliait Paris à Dakar. Lequel pilote n'attendit pas qu'Elisabeth coupe le jet inverse des réacteurs pour commenter l'atterrissage : "Pas mal pour une gonzesse !"

Elle aurait pu le prendre mal ; c'était le cas de Valentine Tissier, l'autre fille de la division Airbus A 300 d'Air France, déjà en poste depuis une année. Sa susceptibilité à fleur de peau la faisait réagir à la moindre remarque concernant son appartenance au sexe féminin, à tel point que sa réputation de féministe militante n'était plus à faire et commençait à poser problème pour l'ambiance des cockpits. Le chef pilote fit quelques vols avec elle, en veillant tout particulièrement à son langage lorsqu'il était amené à lui faire les mêmes remarques qu'il aurait adressées à un copilote homme. Elle ne supportait pas la moindre critique, explosant aussitôt en : "Vous me dites ça parce que je suis une femme !" On songeait sérieusement à se débarrasser d'elle sous le motif "caractériel" ; un copilote masculin l'avait été au cours de l'année précédente. Licencier une des rares femmes pilotes de la compagnie eût provoqué un scandale ! C'est ce que le président de la compagnie avait répondu au directeur des Opérations, un pilote. L'affaire était montée au sommet.

– À la moindre faute professionnelle, je la largue... en espérant que cela n'ira pas jusqu'à l'accident ! avait riposté le patron des OPS au président ! (Au mot "accident" le président avait réagi :)

– Cela peut aller jusque-là ?

– Rappelez-vous Teneriffe... la commission d'enquête a été formelle : exécutable ambiance d'équipage !

– Faites pour le mieux, mon vieux... je vous couvrirai, ajouta le président avec un soupir.

Si un tel événement se produit, le premier à être largué ce sera moi ! pensa le directeur des Opérations en prenant congé de son président. (Valentine était donc sous haute surveillance.)

Pendant qu'Elisabeth roulait l'avion en direction du parking, Renaudin poursuivit :

– Au moins tu n'es pas comme ta collègue Valentine !

– Il faut la comprendre ! répondit Elisabeth.

– Comprendre quoi ? Elle est laide comme un pou...

– Tous les pilotes mâles ne sont pas des Apollon !

– Ça tu l'as dit, Lisbeth, intervint le mécanicien navigant.

– Eh, de quoi je me mêle ! rétorqua Renaudin... Pour en revenir à Valentine, si encore elle pilotait comme un dieu !

– Comme une déesse ! rectifia Elisabeth.

– Dis donc, toi, tu ne manques pas de répartie !

– Attends de la connaître un peu mieux, dit Roland Drouin, le mécano-nav³³.

³² Nom de l'aérodrome international de Nouvelle Calédonie

³³ Officier mécanicien navigant.

Elle avait fait son précédent vol avec Drouin, au cours duquel ils s'étaient découvert un ami commun : Yannick Le Maout, anciennement copilote de Michel. Au cours du repas du soir elle allait apprendre qu'ils avaient une autre connaissance commune.

Renaudin avait donné rendez-vous à son équipage technique au restaurant de la plage de l'hôtel N'Gor, situé en bord de mer non loin de l'aérodrome Dakar Yoff. Renaudin et Roland Drouin prenaient l'apéritif au bar lorsqu'Elisabeth les rejoignit après avoir nagé un bon quart d'heure dans l'océan. Remarquant ses cheveux encore mouillés, Renaudin lui dit :

– C'est vous cette nénette que j'ai vue crawler de belle manière de la fenêtre de ma chambre ?

– C'est moi.

– Vous ne faites rien à moitié, apparemment... quel est l'heureux homme qui a le bonheur de vous plaire ?

– Dois-je vous répondre ? fit Elisabeth, d'un ton sec.

– Si vous le désirez seulement, si vous le désirez, nous ne sommes pas à bord... et même à bord !

– Je préfère ne pas vous répondre.

– Ce ne doit pas être quelqu'un d'ordinaire ! Qu'est-ce que vous prenez, Elisabeth ?

C'était le moins qu'on puisse dire que Michel sortait de l'ordinaire. Lorsqu'elle avait appris de son fils Peter qu'il avait subitement mis les voiles, littéralement, alors qu'elle s'apprêtait à le rejoindre à Papeete, elle avait d'abord éprouvé de la rage, jurant de ne plus jamais chercher à le revoir. Puis elle avait commencé à s'inquiéter. Un nouvel appel à Papeete lui avait appris qu'elle n'était pas la seule à s'inquiéter. Le mois de février était déjà bien écoulé et Michel n'était toujours pas arrivé à Nouméa. Elle avait programmé une quinzaine de jours de congé pour le rejoindre là-bas.

Ils passèrent à table. Pas beaucoup de clients dans la salle qui faisait plutôt le plein à midi, car les nuits étaient encore fraîches au mois de février.

– J'étais en affectation à Dakar quand le Sénégal faisait encore partie de l'AOF, commença Drouin. J'ai vu construire cet hôtel. À l'époque, la plage de N'Gor était réservée aux pêcheurs ; la colonie blanche de Dakar s'y rendait le dimanche, à partir du mois d'avril. Au début j'ai fait comme Elisabeth, je me baignais toute l'année et puis j'ai commencé à trouver l'eau froide dès la seconde année. Cette affectation est un de mes meilleurs souvenirs. Et pourtant on bossait ! Quand je pense à nos syndicalistes de maintenant qui sont fatigués après quatre étapes et ne veulent pas voler plus de soixante heures dans le mois ! Je me souviens d'une rotation qui partait de Dakar à quatre heures du matin pour aller dans le nord jusqu'en Mauritanie. On se tapait onze étapes dans la journée, secoués comme des pruniers en été dans la turbulence thermique car on n'avait pas le temps de prendre de l'altitude. C'est là que les pilotes m'ont donné le manche, car il n'y avait pas de copilote. On volait à trois, un pilote, un mécano et un radio. Et ça allait très bien, je ne dis pas ça pour toi, Elisabeth.

– Moi aussi ça m'aurait bien plu, interrompit Renaudin, mais quand je suis devenu captain, l'indépendance était passée par là ; plus d'AOF, plus d'AEF et les lignes avaient été reprises par UTA et Air Afrique. Qui étaient les captains à ton époque ?

– Il y avait des anciens qui avaient connu Mermoz, puis quelques jeunes... Maurel, Gavignan, Retoire.

– J'en connais aucun.

– Il y avait Le Guen aussi !

– Celui qui a fini patron des Concorde ?

– Michel Le Guen, oui... un sacré beau gosse, toutes les filles aussi bien noires que blanches lui couraient après. Mais lui, il venait de perdre sa femme, une hôtesse qu'il avait connue sur le secteur Allemagne et apparemment il avait du mal à s'en remettre. C'est lui le premier qui m'a mis au manche, il faut dire qu'il y tâtait, du manche.

L'éclairage n'était pas suffisant et les deux hommes étaient trop pris par la conversation pour s'apercevoir de l'émotion qui venait d'envahir Elisabeth qui découvrait un pan de vie de son "homme", lequel ne dévoilait son passé que par bribes et quand cela lui chantait. Lorsque on insistait, il prenait la tangente.

– Moi, j'ai été son copilote un certain temps sur Constel³⁴ et il nous est même arrivé une sacrée aventure.

– Finissez votre poisson, il va refroidir, conseilla Elisabeth.

– T'as raison... nous aussi nous avons failli refroidir !

Il termina son plat de poisson, but une gorgée de Boulaouanne³⁵, toussa pour s'éclaircir la voix :

« On venait de décoller d'Athènes en direction de Tel Aviv par une belle après-midi de février... tiens cela fera juste trente ans demain. J'étais un tout jeune copi, je venais à peine de quitter l'Académie³⁶, et chaque voyage représentait une aventure. Quand j'appris avec qui je ferais le vol, je n'en menai pas large : le captain n'était autre que Michel le Guen, le chef pilote responsable de l'instruction au Bourget, lequel m'avait fait passer mon test final. Il était la terreur des stagiaires, non pas du fait d'une quelconque attitude hautaine ou méprisante, il était au contraire très urbain, élevant rarement la voix, mais parce qu'il ne laissait rien passer. »

– Avec raison, intervint Drouin, je ne me vois pas monter dans un zinc avec un patron en qui je n'aurais pas confiance ! Je me souviens d'une scène quand j'étais stagiaire mécano. Le Guen faisait passer un test à un gus dont je ne me souviens plus le nom, d'autant qu'il a été viré. On était sur DC 3 à Cormeilles. Tout de suite après le décollage, on me fait signe de couper le moteur droit, la routine quoi, on en faisait des dizaines en cours d'instruction. À peine le moteur coupé, je vois l'avion s'incliner sur la droite et prendre la direction des arbres.

– Redressez, lui dit Le Guen, qui répète : redressez.”

Il ne se passe rien. Le Guen prend le manche et remet les ailes horizontales. Le stagiaire reprend les commandes, mais continue à se diriger vers les arbres.

– Reprenez l'axe, l'axe, reprenez l'axe, répète le patron.

Rien n'y fait, on se dirige toujours vers les arbres. “Remets le moteur en route,” me dit-on. On passe tout juste au-dessus de la ligne d'arbres et après un tour de piste écourté on se pose. On se met sur le taxiway et on s'arrête.

– Alors ? dit Le Guen.

– Alors quoi ? répond le gus.

Là j'ai cru que ça allait péter. Non, Le Guen s'est contenté de répéter les manœuvres à effectuer suite à une panne de moteur : garder les ailes horizontales, maintenir le cap de la piste et surveiller son badin.

– Facile à dire ! s'exclame le stagiaire que je commence à trouver un peu gonflé.

– Facile à faire ! répond Le Guen.

Alors là, le bouquet :

– Je voudrais vous y voir ! dit le mec.

– Pas de problème !

On remet en route, Le Guen aux commandes, cette fois ; en plein décollage, à peine les roues ont-elles quitté le sol que mon instructeur me fait couper le moteur gauche. Les ailes restent impeccablement horizontales, le compas n'a pas varié d'un degré : du grand art. On fait le tour de piste et on se repose sur un moteur. Je remets le moteur en route au sol et on s'arrête de nouveau sur le taxiway. Le stagiaire n'a pas moufté, il a plutôt l'air péteux.

– Au suivant, dit Le Guen.

Il va sans dire que le soir même le gus faisait ses valises. Michel disait toujours : “Il ne faut jamais demander à quelqu'un ce que tu n'es pas capable de faire toi-même !” Excuse-moi, Edouard de t'avoir coupé la parole, mais cette scène m'est revenue d'un coup.

« Donc, reprend Renaudin, apprenant que j'allais faire le vol avec lui, j'étais pas trop content à l'idée de l'ambiance qui allait régner. Ce en quoi je me trompais totalement. À peine assis dans le cockpit, il m'a dit :

³⁴ Lockheed Constellation, quadrimoteur à pistons, premier avion de transport à cabine pressurisée, apparu peu après la fin de la guerre et qui a remplacé le Douglas DC 4 sur les lignes long courrier

³⁵ Vin rosé du Maroc.

³⁶ Surnom donnée à l'école du personnel navigant d'Air France située au Bourget.

– Il s'agit d'un vol en ligne et non pas d'un vol de test, alors relax, Max.

Effectivement, j'ai trouvé un gars souriant, décontracté ; il m'a fait faire la première étape au cours de laquelle je n'ai eu droit à aucune réflexion bien que cela n'ait pas été parfait. On avait passé la Crète depuis une bonne dizaine de minutes quand le 4³⁷ s'est mis à grogner puis vibrer.

– Je le réduis, dit le mécano.

Comme après réduction, il continue à vibrer, le mécano, au comble de la désolation, dit :

– On va être obligé de le couper.

– Le 4 en drapeau, commande le captain.

Le mécano exécute la manœuvre ; je lis la check-list et entendis le mécano s'écrier que l'hélice ne passe pas en drapeau³⁸.

– Sale coup : ça m'est arrivé, intervient Drouin. Il vous a donc fallu réduire la vitesse au minimum.

Exact. Malgré cela l'hélice tourne, trop vite à mon goût. Par mon hublot, je la vois mouliner, entraînant le moteur qui n'est plus alimenté en huile.

– Qu'est-ce qu'on fait, chef ? demande le mécano au patron.

– On fait demi-tour, on va essayer de se poser à Héraklion. Avertis le contrôle, Renaudin.

Pendant le virage, on entend un grand bruit venant de la droite. Je me tourne, l'hélice du 4 s'est taillée. Bon, je me dis, on va être un peu plus tranquille. "Feu au 3," j'entends derrière moi. "Check-list feu moteur," lance Le Guen. Dès que j'ai terminé, je me tourne : le moteur est arrêté, l'hélice en drapeau. On reprend un peu de vitesse, péniblement parce qu'on n'a plus que deux moteurs. Un quadri sur deux moteurs, c'est pas une partie de plaisir, on en a fait au cours de l'entraînement.

– Regarde un peu le plafond sur deux moteurs, me demande Le Guen.

Je plonge dans les courbes : au poids où on est ça va chercher dans les 4 à 5 000 pieds ; il va falloir contourner la Crète. On voit les sommets au loin. Entre temps, le chef de cabine est venu aux nouvelles. On lui explique. Il a une réflexion curieuse, sur le moment :

– Dois-je préparer la cabine pour un amerrissage, commandant ?

Le mécano lui répond qu'il va nous porter la scoumoune³⁹.

– Ce serait une bonne précaution ! lui répond le patron, que je vois peiner sur les commandes.

Vous voulez pas que je vous relaye un peu ? je lui dis. Pas de refus, qu'il me répond.

On arrive à 4 000 pieds, l'avion ne tient pas, on continue à descendre. Le patron se plonge à son tour dans les courbes, puis se retourne vers le mécano et lui dit :

– Il y a un truc pas normal !

Je me tourne pour inspecter l'aile ; l'hélice du 3 n'est pas complètement en drapeau et continue à tourner. Je le signale au mécano ; il refait une mise en drapeau, l'hélice continue à tourner. Il ne reste plus qu'à trouver une altitude de rétablissement et à ce moment on avisera.

Les côtes de Crète se rapprochent, le Constel descend toujours. On n'est plus qu'à 1 000 pieds.

– Appelle le chef de cabine, me dit Le Guen.

Je l'appelle, il arrive. On lui demande comment ça se passe en cabine.

– Je leur ai tout expliqué, ils sont calmes et nous font confiance.

L'avion ne tient toujours pas son altitude.

– On va essayer de se poser sur une plage, dit le patron, si toutefois on y arrive !

Nous sommes en dessous de la ligne de crêtes vers laquelle nous nous dirigeons. Une belle plage se dessine au pied, elle nous tend les bras. Mais nous sommes en limite de sustentation. Au moment où je me dis qu'on n'y arrivera pas, Le Guen prend la décision d'amerrir. Il me charge d'avertir la cabine. Une hôtesse arrive, revêtue de son gilet de sauvetage et nous fait part qu'il en est de même pour tous les passagers.

– Et vous ? demande-t-elle.

³⁷ Le moteur n°4, situé à l'extérieur sur l'aile droite ;

³⁸ Position dans laquelle les pales d'hélice sont positionnées perpendiculairement au sens du déplacement ; elles offrent ainsi une traînée réduite et surtout évitent au moteur de tourner à vide.

³⁹ La poisse en langage pied noir d'Afrique du Nord.

– On le fera après... si on peut ! lui répond le patron.

L'eau se rapproche, elle paraît noire car le soleil a disparu derrière les montagnes. Je me souviens de vacances passées en Crète, quelques années auparavant, où la couleur de l'eau nous avait enchantés, ma femme et moi. Au cours du stage de qualif, on nous a fait la théorie de l'amerrissage ; des quelques exemples cités il ressort que notre chance d'en sortir est faible, tout au moins pour l'équipage. Un amerrissage est beaucoup plus dangereux qu'un atterrissage dans la nature ; l'eau est incompressible, c'est comme si on se posait sur un plateau rocheux. La plupart du temps, l'avion se casse en deux et coule dans les deux minutes qui suivent. Il y a une théorie qui dit de sortir le train, une autre qu'il ne faut surtout pas le sortir.

– Pleins volets sortis, commande Le Guen.

– Et le train ? demande le mécano.

– Laisse le rentré.

On est au ras de l'eau, le patron laisse tomber la vitesse petit à petit et juste avant de décrocher, il réduit les moteurs. Un grand choc, un bruit terrifiant, je pars dans mes bretelles... Silence brutal, le cockpit est sous l'eau, puis il émerge. "Sortie par l'astrodôme,"⁴⁰ j'entends. L'eau est montée jusqu'au niveau des sièges, mais semble se stabiliser. On sort tous les trois par ledit astrodôme, les uns à la suite des autres, le patron en dernier. Un coup d'œil nous apprend que l'avion est pratiquement intact, les ailes sont à plat, légèrement enfoncées sous l'eau. Je rejoins le patron sur l'aile droite alors que les premiers passagers sortent par les issues de secours. Il s'approche de la première ouverture derrière laquelle se tient une hôtesse :

– Dites à Audoin (le chef de cabine) de percuter les toboggans, cela fera de bons radeaux.

Deux seulement sont percutés de notre côté. Les passagers s'installent directement dedans. Le Guen me charge d'aller les détacher de l'avion. Pendant ce temps, le mécano est rentré en cabine pour aider le chef steward à sortir les radeaux. L'avion flotte toujours, mais il peut s'enfoncer d'un moment à l'autre. Au bout d'un moment, tout le monde est sorti du Constel et a pris place soit sur les toboggans soit sur les radeaux ; quelques-uns sont encore à l'eau, mais flottent grâce à leurs gilets de sauvetage.

– Rejoignons la côte maintenant, commande le captain. Tu nages bien ? me demande-t-il. Je lui réponds que je me défends pas mal. (Je fais beaucoup de pêche sous marine.) Tu prends un toboggan, je prends l'autre.

Et on commence à pousser les engins. Ça n'avance pas vite. Quelques passagers proposent de nous aider, ce qui est accepté. La mer est calme heureusement, il n'y a presque pas de vent. Derrière nous, quatre radeaux poussés par le mécano et le personnel de cabine. Je suis le premier à toucher terre. Quelques îliens sont déjà là. Au moment où la nuit tombe, tous nos passagers sont à terre. Un des Crétois nous emmène vers un hôtel de tourisme dont il a la garde et qui ne fonctionne qu'à partir du printemps. Le lendemain nous avons rejoint Athènes où un avion spécial est venu nous chercher. La moitié des passagers a accepté de continuer sur Tel-Aviv. »

– L'affaire a fait du bruit dans la compagnie, mais je ne connaissais pas les détails, commente Drouin.

« Pour terminer, reprend Renaudin, je voudrais ajouter qu'on a proposé Le Guen pour la Légion d'honneur. Il a refusé en disant qu'il fallait la donner à tout l'équipage ou pas du tout. Mais attendez la suite : un mec de la commission d'enquête de l'Aviation Civile a commencé à nous chercher des poux dans la tête comme quoi on aurait pu ou dû faire ceci au lieu de cela. Avec le chef de cabine et une hôtesse, nous sommes allés voir le président, il a été évasif comme à son habitude ; en plus il vient de la même maison. Finalement il a fallu mettre le syndicat dans le coup et c'est une menace de grève qui a tout arrêté. Par moments, les fonctionnaires, on se demande à quoi ils jouent ? »

Un moment de silence suivit cette évocation d'un incident qui aurait pu tourner à l'accident.

– Tu ne dis rien, Elisabeth ! fit Renaudin.

– Ben... !

Première fois qu'elle entendait cette histoire dont Michel avait été le héros et dont il ne lui en avait jamais parlé.

⁴⁰ Hublot de visée astronomique situé sur le toit du cockpit.

- Je me demande comment je me serais comportée dans un cas pareil ! finit-elle par dire.
- Moi, avant, j'aurais fait la même réponse. Mais c'est quand on y est qu'on voit ce qu'on a dans le ventre. Mais tu as fait du Concorde, toi, quand tu étais hôtesse ?
- Oui.
- Tu as forcément volé avec lui.
- J'ai volé avec lui, mais il parlait rarement du passé.
- C'est un type bien, si tous les chefs étaient comme lui, la boîte irait un peu mieux.

Elle eut chaud au cœur, mais ressentit encore un peu plus l'angoisse d'être sans nouvelles de lui.

Que ferait-elle s'il lui arrivait de disparaître ? Elle ne voulait pas se poser la question, mais ne pouvait cependant s'empêcher d'y penser. La réponse vint quand elle reçut une lettre de Bayou Airlines qui lui proposait une place de commandant sur Boeing 737. Il lui faudrait habiter la Louisiane, Baton Rouge ou New Orleans. Si Michel disparaissait en mer, elle ne pourrait plus supporter qu'on l'évoque devant elle comme on l'avait fait aujourd'hui. Oui, si Michel disparaissait, elle accepterait la proposition de Ronald Osborne Junior.

6

New Orleans

Ce jour là, sœur Alexandra était particulièrement en verve. Au cours du repas de midi, elle évoqua ses souvenirs de médecin sur un paquebot de tourisme. Pendant une année, son bateau avait embarqué des passagers soit à Miami soit à la Nouvelle Orléans en vue d'une croisière dans les Caraïbes. La Nouvelle Orléans l'avait particulièrement séduite.

- Vous connaissez ? demanda-t-elle à Michel. (Il haussa les épaules et fit signe que non de la tête.)
- Et vous, Lucie ? (Elle ferma les yeux...)

Le jour se levait, quelques coqs rivalisaient d'ardeur pour encourager le soleil à passer l'horizon. Lucie se souleva pour regarder l'heure. Elle se pencha pour poser un baiser léger sur la pommette de Michel.

- Il va falloir se lever, mon chéri, l'autocar part dans deux heures.

La chambre dans laquelle ils se trouvaient n'était pas celle d'un hôtel, pas plus que la chambre d'invité de Little Kerry ; ils n'avaient pas eu à se cacher, ni à se déclarer mari et femme. C'était en toute connaissance de cause de leurs hôtes qu'ils faisaient lit commun dans cette maison vénérable d'un quartier ancien de la Nouvelle Orléans.

Quand pourraient-ils faire chambre commune, sans que personne ne trouve à redire, que ce soit à l'hôtel, chez des amis ou dans sa propre maison ? avait-elle pensé plusieurs fois. S'ils leur prenaient envie de faire l'amour dans la journée, ce qui leur arrivait souvent aussi bien à l'un qu'à l'autre, il leur fallait chercher un coin de nature protégé des regards. Par contre, cette touche de défendu n'exacerbait-elle pas leur désir ? Elle pensait qu'il durerait toute la vie, en ce qui la concernait tout au moins. Dans aucune de ses lectures, elle n'avait trouvé mention d'un tel appel à se fondre dans l'autre. Les œuvres littéraires, tout au moins celles auxquelles elle avait accès, reflétaient les mœurs d'une société où seuls les mâles étaient censés afficher leur désir. Elle aurait aimé pouvoir en parler, mais à qui ?

Cette fois personne n'avait trouvé à redire, sinon à les encourager. Michel était rentré de son stage de tir en Floride. Pendant quinze longs jours, elle n'avait reçu aucune nouvelle. Chaque jour elle lui avait écrit, mais avait gardé les lettres dans le tiroir de son secrétaire. Elle avait appris son retour à Craig par Françoise Desjarlais dont le mari avait repris un nouveau stage de Français. Il regrettait

Michel, lui avait-elle dit, sans doute pour lui faire plaisir. Deux jours plus tard, il n'avait toujours pas donné signe de vie. Elle fut tentée de se rendre à Selma, elle aurait pris prétexte d'une visite à Françoise, mais M^{me} Desjarlais venait de rejoindre le Maine pour quelques jours en famille. Le matin du troisième jour, elle prit la décision de rompre toute relation avec un homme que seul son corps intéressait et, pour consacrer cette résolution, elle déchira la douzaine de lettres qui attendaient dans un tiroir. Afin d'y marquer une détermination supplémentaire, elle y mit le feu. Les mots qu'elle avait couchés sur le papier s'étaient certes envolés en fumée mais le sentiment qui les avait inspirés était toujours présent, lancinant et la torturait. Elle harnacha son cheval, parcourut quelques *miles* au galop ; c'est le cheval qui demanda grâce. Elle revint au pas, le cœur ravagé, prit son temps pour desseler puis brosser sa monture en s'excusant auprès d'elle de lui avoir trop demandé. Sur le pas de la porte, elle fut accueillie par sa mère :

- Où étais-tu ?”
- J'ai eu envie de prendre l'air.
- On a téléphoné pour toi.
- Qui ? s'exclama-t-elle avec fougue.
- Tu le sais bien, répondit laconiquement sa mère, qui manifestement n'approuvait pas toute cette affaire.
- Qu'est-ce qu'il a dit ?
- Qu'il rappellerait.
- Quand ?
- Il n'a pas dit.

Elle prit le deuxième tome des Trois Mousquetaires et s'installa près du téléphone. Elle venait de passer à table pour le lunch, avec regret et sur instance de sa mère, quand la sonnerie du téléphone retentit. Elle bondit hors de sa chaise et décrocha :

- Ça te dirait d'aller faire un tour à la Nouvelle Orléans ? entendit-elle. (*N'importe où du moment qu'elle serait avec lui !*)
- Bien sûr ! Quand faudrait-il partir ?
- Aujourd'hui.
- Où est-ce que je peux te rappeler ?
- Il faut que tu me donnes ta réponse tout de suite.
- C'est-à-dire que... tu me prends un peu au dépourvu.
- Rendez-vous à la gare routière de Birmingham, à 4 PM.
- 4 PM ! Pour combien de temps ?
- Une semaine. (Elle réfléchissait à toute allure cependant que Michel avait l'air de s'impatienter. Pourquoi toute cette précipitation ?) Alors, ta réponse ?

Elle fut tentée soudain de dire non, qu'elle n'était pas à sa botte, qu'il lui fallait du temps pour préparer sa famille. Mais s'il raccrochait ! Elle ne saurait où le joindre.

- C'est oui, dit-elle.
- Il ne raccrocha pas, semblant attendre quelque chose.
- Michel ?
- Quoi ?
- Je t'aime.
- Moi aussi. (Et il raccrocha.)

Elle avait le corps, le cœur, la tête, les joues en feu. Elle entendit :

- Alors, Lucie, tu viens ?
- J'arrive, maman.

Il lui fallait au plus vite trouver une explication à cet appel téléphonique et surtout une raison pour quitter la maison pendant une semaine. Elle revint lentement, la tête baissée, s'efforçant de se donner un air ennuyé, avec succès sembla-t-il, parce qu'à peine assise sa mère lui demanda s'il y avait un problème quelconque.

- Pas vraiment.
- C'était ton... ?

Elle fit non de la tête et ajouta :

- C'était Hillary, tu sais mon amie de classe...

– Je ne vois pas.
– Moi si, je la connais, intervint Emilie.
– Et alors ? poursuivit Patricia.
– Sa mère vient de tomber malade et elle aimerait que j'aille la rejoindre pour une semaine, jusqu'à la fin des vacances. Vous n'avez pas besoin de moi ?

– Non.
– Et tu pars quand ?
– Après le repas, le temps de préparer quelques affaires.
– Tu veux que j'aille te conduire ?
Question embarrassante qu'Emilie résolut en disant :
– C'est moi, j'ai quelques achats à faire à Birmingham.

Lorsqu'elle prit congé de sa mère quelque temps plus tard, Patricia demanda :

– Et si ton... téléphone, qu'est ce que je lui dis ?
– Que je suis partie chez une amie.
– Je lui donne le numéro de téléphone ?
– Pas la peine.

Patricia poussa un soupir de satisfaction : enfin sa fille avait réussi à ôter de sa tête ce Français dont il n'y avait rien à attendre sinon des pleurs et de la peine.

– Où est le rendez-vous ? demanda Emilie lorsqu'elles eurent rejoint la route principale.
– T'avais compris ?
– Tu penses ! Sous ton air ennuyé, il y avait une exaltation qui n'a pu tromper que maman.
– C'est pas bien de mentir ! fit Lucie qui ressentait une amorce de culpabilité.
– Pourquoi pas, si cela en vaut la peine !
– Je te dirai cela au retour.

– Pourquoi c'était si pressé ? demanda Lucie assise à la droite de Michel dans le Greyhound⁴¹ qui reliait Birmingham à New Orleans.

– Parce que j'avais une folle envie de te voir.
– Tu as quand même attendu deux jours.
– C'était pour voir si j'avais vraiment envie de te voir... en fait j'attendais une réponse de la Nouvelle Orléans.

– Tu y connais quelqu'un ?
– Les parents d'un pilote américain dont j'ai fait la connaissance sur le bateau, il porte un nom français, Duchateau.

– Si je n'avais pas pu venir, tu y serais allé tout seul ?
– Pour quelle raison tu n'aurais pas pu ?
– Pour ne pas mentir à ma mère, par exemple.
– Tu as menti à ta mère ?
– Un gros mensonge.
– Ce n'est pas bien ça !
– Pour toi.
– C'est bien alors !

Et il l'embrassa sur les lèvres sans se soucier des autres occupants du bus, composés en majorité de militaires.

Après plus de vingt-quatre heures passées dans le Greyhound, ils débarquèrent à New Orleans. Le premier passant auquel ils s'adressèrent connaissait *Napoleon street* ; ils pouvaient s'y rendre à pied. Au 41 s'élevait une grande et vénérable maison dont l'architecture était aussi insolite que son adresse. De style dit colonial français que Michel retrouvera plus tard en Martinique, elle occupait dix *perchs*

⁴¹ Lévrier : importante société de transport par autocars sur les flancs desquels s'affichent ces superbes athlètes canins.

sur un terrain d'un demi-arpent⁴² dans le vieux quartier de New Orleans. Ces chiffres seront donnés par Louis Duchateau, père de Roger qui en profitera pour vitupérer Voltaire qui s'était élevé contre "la guerre que se livrent la France et l'Angleterre *pour quelques arpents de neige* et qui coûtent plus que le Canada tout entier ne vaut".

« Il fit plus à lui seul que cent régiments anglais, mais sa plume ne trouva aucun encrier pour prendre la défense des malheureux compatriotes que sa langue de vipère avait grandement contribué à abandonner sur ces fameux arpents de neige ! »

Une grille en fer forgé aux motifs tarabiscotés séparait la maison de la rue ; elle s'ouvrait en son milieu au moyen de deux larges vantaux. Une combinaison hautement artistique représentait un voilier à trois mats ; il s'étalait de part et d'autre des montants centraux de telle sorte que le navire s'ouvrait en deux à chaque ouverture de la grille. La maison datait de 1750, elle avait été construite pour un de ces commerçants à moitié pirates, à moitié corsaires, dont la fortune, réelle, "serait considérée comme douteuse de nos jours", précisa l'actuel propriétaire. Le bateau représenté sur la grille rappelait une de ses plus belles victoires contre un vaisseau de ligne anglais.

Michel actionna une sonnette, un homme noir vêtu d'une sorte d'uniforme apparut et leur demanda, en français, ce qu'ils désiraient. Michel se présenta.

– Vous êtes attendus, veuillez me suivre.

L'entrée principale de la maison s'ouvrait sur un vaste hall. Accolé au mur gauche, un escalier permettait d'accéder à l'étage. Ils l'empruntèrent à la suite du domestique qui les laissa à la porte d'un salon. La pièce était vaste, horriblement chargée de meubles et de tentures, elle faisait penser à un musée. La personne qui les accueillit était à l'opposé du décor : vêtue d'un tailleur couleur mauve dont la jupe s'arrêtait au ras du genou, ce qui lui permettait de mettre en valeur des jambes que Michel jugea d'emblée fort belles. Une chevelure noire, tirée en arrière et regroupée en un chignon dans lequel était planté un peigne gris, dégageait un visage aux pommettes hautes, partagé par un nez fin, racé, que des yeux de couleur sombre éclairaient. L'ensemble aurait pu paraître sévère si un regard malicieux et des lèvres souriantes ne l'avaient adouci. Elle s'était levée et avancée vers eux, la main tendue en se présentant : Mathilde de la Salle. Avant de lui répondre, Michel eut une hésitation qui se lut dans son regard.

– Vous ne vous êtes pas trompé d'adresse, je suis la mère de Roger dont je regrette qu'il ne porte pas mon nom. (Michel faisait partie de cette poignée de Français, hors les historiens, pour qui Robert Cavelier de la Salle n'était pas un inconnu. C'est de lui que cette partie de territoire nord américain tenait le nom de Louisiane, donné en l'honneur du roi Louis XIV.) Mon fils aurait bien voulu être là mais on parle d'un débarquement en Europe, il tient à ne pas manquer cela ! Tant que les hommes dirigeront le monde, on peut s'attendre à ce qu'il y ait des guerres. N'est-ce pas votre avis, charmante demoiselle ?

Lucie fut prise de court. Dans sa famille, les femmes ne traitaient jamais de tels sujets, sinon pour regretter la mort de leurs fils à la guerre. Quand il arrivait – souvent – que la conversation porte sur la guerre de Sécession et ses millions de morts, Victor s'exclamait : "Si j'avais vécu à cette époque, je n'aurais pas hésité une seconde ; quand une cause est juste, les morts ne comptent pas !" À l'instar de sa mère, Lucie considérait la guerre comme une sorte d'épidémie envers laquelle les femmes étaient impuissantes ; elles se contentaient de souffrir.

– Vous voulez dire, madame, que si les femmes prenaient le pouvoir il n'y aurait plus de guerre ?

– Pensez-vous une femme assez folle pour envoyer ses fils se faire tuer ? Il y en a, certes, mais elles sont une minorité. Et vous Michel, pourquoi êtes-vous ici, en Amérique ? Pour apprendre à faire joujou avec les avions ou pour faire la guerre ?

– Les deux.

– Les aviateurs ne connaissent pas la vraie guerre, pour eux c'est un jeu, ce qui ne les empêche pas de perdre la vie, hélas !... Bon, nous reprendrons cette intéressante conversation en présence de Louis, mon époux, dont je refuse de porter le nom. Je vais vous montrer vos chambres, elles sont communicantes.

⁴² L'arpent vaut environ 50 ares, se divise en 100 perches. Ces mesures anciennes ont été conservées en Louisiane.

Lorsqu'elle se retira, elle ajouta :

– Louis et moi sommes dans l'autre aile, vous serez tranquilles.

– Etonnante cette femme ! dit Lucie lorsqu'elle vint rejoindre Michel dans sa chambre quelques instants plus tard. Elle a du sang indien et elle a le même accent que Françoise, la femme de ton instructeur. J'avoue que j'ai un peu de mal à la comprendre.

– Moi aussi.

– Qu'est-ce que tu crois qu'elle a voulu dire par chambres communicantes et vous serez tranquilles ?

– Qu'on peut faire ce qu'on veut.

– Un soir chez moi, un soir chez toi, alors.

– Je vois que les thèses de notre hôtesse commencent à porter leurs fruits.

– C'est que le terrain doit être favorable.

Elle s'approcha de lui et lui cloua les lèvres d'un baiser qui n'avait nul besoin d'accompagnement verbal. C'est Lucie qui rappela que l'heure du repas s'approchait.

Louis Duchateau approchait la cinquantaine. De taille moyenne, il arborait une magnifique chevelure blanche qui détonnait en surplomb d'un visage sans rides, aux yeux gris acier surmontés de sourcils encore noirs et bien fournis. Tout son être exprimait une force tranquille mais implacable. Louis était un des plus redoutables avocats d'affaires de la Nouvelle Orléans. Totalement bilingue, il s'exprimait avec la même facilité et une identique richesse de vocabulaire aussi bien en anglais qu'en français qu'il parlait sans accent, comme son fils Roger.

– Bienvenue dans cette petite enclave française des Etats Unis, dit Louis en serrant la main de Michel. Je parierai que mademoiselle est d'origine irlandaise, ajouta-t-il en prenant la main de Lucie. Dommage que les Irlandais n'aient pas été plus nombreux à l'époque ; alliés aux Français nous aurions rejeté les Anglais à la mer.

– Qu'est-ce que cela aurait changé pour nous, les premiers occupants du pays ? s'exclama Mathilde.

– Les Français n'hésitaient pas à se marier avec les Indiens, puisqu'on les appelle ainsi ; tu en es le meilleur exemple.

– Pour un de la Salle, combien de Duchateau, méprisants et imbus de leur couleur de peau ?

Et ce fut ainsi tout au long du repas, où les deux époux refirent le monde selon leurs idées qui différaient quelque peu. Malgré ces échanges de propos, parfois vifs, Lucie décela une entente exceptionnelle dans ce couple formé de deux personnalités bien affirmées. Cela la changeait de l'effacement de sa mère.

– Cela vous dirait de visiter un porte-avions ? proposa Louis Duchâteau à Michel à la fin du repas. Il y en a un en ce moment dans le port ; le commandant est un de mes clients. Je l'ai eu au téléphone au milieu de l'après-midi et il m'a raconté qu'il avait déclenché un incident diplomatique en refusant la visite de son navire par les officiers d'un navire de commerce soviétique. "Tu comprends, Louis, m'a-t-il confié, ils vont arriver bardés d'appareils de photo et d'enregistreurs de toutes sortes !"

– Je n'ai pas d'appareil de photo, dit Michel.

– Moi si, et je compte bien en prendre... j'irai les vendre aux Russes après, ajouta-t-il en s'esclaffant.

– C'est qu'il en serait bien capable ! ajouta froidement Mathilde, comment croyez-vous qu'il s'est payé cette maison ?

Et elle lui adressa un adorable sourire complice.

Pendant que Michel et Louis visitaient le porte-avions, Mathilde entraîna Lucie dans le *French quarter*. Elles déjeunèrent dans un petit restaurant appelé Le Bayou.

– C'est ici que j'ai fait la connaissance de Louis, dit-elle en prenant place.... Je n'étais pas cliente mais serveuse. Eh oui ! avoir un ancêtre célèbre n'empêche pas ses descendants de glisser sur la pente. Mon père a dilapidé l'héritage en boissons ; il a fallu que j'abandonne mes études pour travailler. Avec mon faciès, seuls les travaux domestiques m'étaient accessibles. Dès que j'ai vu Louis entrer en compagnie d'une blonde un peu tapageuse, j'ai su qu'il serait l'homme de ma vie. Sa com-

pagne a dû le sentir, elle aussi car elle s'est montrée particulièrement désagréable avec moi, sans se rendre compte qu'elle faisait mon jeu. Car, à chacune de ses réflexions plutôt forcées, Louis et moi échangions des sourires complices. Le lendemain il revint, seul, mais c'était mon jour de congé. Il m'a demandée, est revenu le lendemain. Le soir même nous étions amants. J'ai pris un risque, mais cela fait trente ans que cela dure. Nous avons vécu quelques années sans être mariés, n'hésitant pas à braver la société. C'est moi qui ne voulais pas. J'ai accepté quand il est parti faire la guerre en Europe en 1917, afin que je puisse hériter s'il venait à mourir. J'attendais un enfant, je voulais lui donner mon nom ; j'ai donc hésité puis ai fini par accepter... Je vous ai observée, Lucie, vous semblez très amoureuse de ce Français ! Avez-vous envisagé d'aller vivre en France ?

Lucie avait répondu oui, sans aucune hésitation.

Pourquoi n'avait-elle pas repris contact avec Mathilde quand l'avenir lui avait semblé horriblement noirci ?...

Après le repas, Michel éprouvait le besoin de dormir. Lucie l'accompagna jusqu'à sa chambre.

– As-tu revu les Duchateau au cours de tes séjours en Amérique ?

– Duchateau ?

– Ce couple qui nous avait reçus à New Orleans !

– Je ne connais pas New Orleans.

Etait-ce une amnésie volontaire ou réelle ?

Elle se posait souvent cette question. Il l'avait reconnue, avait prononcé son nom tout de suite, mais elle ne savait pas encore où elle se situait dans son souvenir. Il se rendait désormais chaque jour sur le petit aéroport, rencontrait le pilote australien ; les souvenirs de son école de pilotage aux Etats Unis étaient de plus en plus précis, mais elle n'y figurait pas. Fallait-il de même raviver le souvenir de leur liaison, par petites touches ; serait-elle assez forte pour en supporter les émotions ? Était-ce indispensable qu'il recouvre toute sa mémoire ? La seule personne à qui elle pouvait se confier était Alexandra. Elle hésita longtemps. Cela faisait un mois que Michel était là.

Un soir elle se décida, prit Alexandra à part et l'entraîna pour une longue promenade. À la tombée de la nuit, un grain était passé, faisant tambouriner les tôles des toitures. Une sensation de relative fraîcheur baigna leurs visages cependant que de nouvelles odeurs, ravivées par la pluie, se rappelaient à leur odorat. Elles marchèrent en silence jusqu'à la plage. Sous la lumière argentée de la lune, la mer fumait légèrement. Seul leur parvenait le bruit d'un léger ressac. Lucie s'attendait à ce que, avec sa brusquerie habituelle, Alexandra lui lance : "Alors, vous vouliez me parler, c'est quoi ?" Il n'en fut rien, elle attendait. Lucie commença :

– Vous êtes la seule Alexandra à qui...

Elle la coupa :

– Nous sommes les seules à avoir connu une autre vie avant d'opter pour celle de religieuses.

Je vous écoute...

Et Lucie raconta dans quelles circonstances elle avait fait la connaissance de Michel, pendant la guerre, comment elle avait bravé tous les tabous, se livrant entièrement à une passion qui avait transformé son être du jour au lendemain.

« Vous avez évoqué New Orleans l'autre jour, Michel et moi y avons passé une semaine merveilleuse, d'autant plus merveilleuse que je ne l'ai plus jamais revu après. Le lendemain de notre retour, il est parti dans le Nord, quelque part dans le Michigan. Il m'a appelée peu après son arrivée, pour me donner son adresse. Puis soudain je n'ai plus eu de nouvelles. J'ai essayé d'obtenir le numéro de téléphone de la base, mais c'était soi disant secret. J'ai patienté puis ai décidé de me rendre dans le Nord au moment où leur stage devait se terminer. J'ai loué une voiture pour me rendre à la base ; à l'entrée, on m'a fait savoir que le lieutenant Michel Le Guen avait pris un avion la veille pour l'Angleterre. J'ai pu me rendre à sa chambre. Elle était déjà occupée par un autre Français ; je lui ai demandé si on ne lui avait pas confié une lettre. Rien, Michel avait disparu sans me laisser le moindre message. »

Lucie s'étendit longuement sur son retour, la longue attente pendant laquelle elle ne s'intéressait plus qu'au déroulement de la guerre. Lorsque Paris avait été libéré, elle avait pensé que le courrier étant rétabli, il trouverait le temps de lui écrire, à moins qu'il ne soit disparu au combat ! La guerre avait pris fin ; elle s'était rendue à l'ambassade de France à Washington. Les renseigne-

ments qu'elle avait pu fournir étaient trop vagues. Michel lui avait assez peu parlé de sa famille. Le nom était breton lui avait dit un employé, mais il y en avait autant à Paris qu'en Bretagne. Quant à savoir s'il était mort au combat, seule la famille proche pouvait avoir accès au fichier. Elle avait songé à se jeter du train pendant le voyage de retour ; elle avait hésité à revenir chez ses parents. Elle s'était enfermée dans sa chambre pendant deux longues semaines, refusant d'ouvrir à qui que ce soit. Puis, un jour, l'instinct de survie l'avait poussée en bas. "C'est une morte vivante que j'ai vu entrer dans le salon où je lisais !" lui avait dit sa mère un peu plus tard.

Lucie s'était coupé les cheveux, avait repris ses habits d'avant Michel ainsi que son mode de vie, ne confiant sa peine qu'à sa jument préférée. Car elle n'avait pas oublié Michel, il serait toujours présent en elle, "il l'est encore !" Les années avaient passé. Emilie s'était mariée ; Lucie n'avait pas assisté au mariage ; sa sœur avait compris et ne lui en avait pas voulu. Puis sa mère était tombée malade, s'affaiblissant de jour en jour. Lucie passait de longs moments auprès d'elle ; plusieurs fois Patricia avait commencé une phrase qu'elle n'avait pas terminée. Il semblait qu'elle voulait lui dire quelque chose. Un matin elle la trouva très affaiblie. Patricia lui prit la main : "Je ne vais sans doute plus rester longtemps sur cette terre, je ne voudrais pas m'en aller en gardant par devers moi un terrible secret..."

» Alors que je roulais dans le train en direction de Détroit, maman avait reçu un appel téléphonique de Michel ; il avait demandé à me parler, puis l'avait chargée de me dire qu'il était obligé de partir, qu'il pensait à moi, qu'il m'aimait et qu'il reviendrait me chercher dès la fin de la guerre qui ne saurait tarder. Il lui avait également dit que je faisais partie des personnes à avertir en cas de disparition au même titre que sa famille. Elle avait décidé de garder cela pour elle toute seule, de même que les précédents appels de Michel. Elle était farouchement opposée à un éventuel mariage avec cet étranger qui lui enlèverait sa fille et l'emmènerait au bout du monde. Elle n'en avait pas davantage parlé à papa qui voyait plutôt cette union d'un œil favorable du moment que cela plaisait à sa fille. Quand j'étais restée sans manger dans ma chambre, elle avait décidé d'attendre l'extrême limite ; elle ne voulait tout de même pas avoir ma mort sur la conscience. J'avais repris ma vie d'avant ; elle s'était tue. Peu après la libération de Paris, ainsi que je l'avais imaginé, plusieurs lettres étaient parvenues à la maison, qu'elle avait lues. Michel ne m'avait pas oubliée, mais me demandait s'il en était de même pour moi. Une autre lettre était parvenue, mais cette fois de son ami Jean qui était venu une ou deux fois chez nous ; ma mère lui avait répondu que je venais de me marier avec un charmant garçon et elle le priait de dire à Michel de ne plus écrire. Plus aucune nouvelle n'était parvenue dès lors à la maison. Elle me tendit quatre lettres ; "je les ai conservées, les voilà !" Et elle sortit d'une de ses poches un paquet. »

Un long silence suivit qu'Alexandra respecta. Un nuage voilà momentanément la lune, une vague vint mourir à leurs pieds.

» Une fureur sauvage s'est levée en moi, mes yeux lançaient des éclairs, je voulais lui crier, lui jeter à la figure : "Tu as osé faire cela, tu as osé !" mais aucune parole ne sortait de mes lèvres. Je me suis avancée vers elle, les mains ouvertes, les ai approchées de son cou, j'ai lu la terreur dans ses yeux. J'ai retiré mes mains, les ai ramenées vers moi, me suis redressée et suis sortie à reculons, concentrant dans mon regard toute la haine qui venait de naître en moi envers ma mère. Elle est morte dans la nuit. Il m'est arrivé alors une chose extraordinaire : je me suis sentie coupable de la mort de ma mère. Je ne l'avais jamais vraiment aimée. Sa mort aurait dû me laisser indifférente, surtout après ce que j'avais appris... Je suis tombée malade à mon tour. Papa m'a fait transporter dans une clinique religieuse. J'y suis restée six longs mois, soignée par une sœur remarquable. À ma sortie, ma voie était toute tracée. »

– Rien ne s'opposait plus désormais à ce que vous alliez en France pour essayer de le retrouver, dit doucement sœur Alexandra.

– J'ai pensé que c'était trop tard et que c'était Dieu qui l'avait voulu ainsi.

– Il a bon dos parfois pour expliquer des comportements étranges !

– Sœur Alexandra !

– Oui, sœur Lucie... nous le savons, aussi bien vous que moi... Tout cela est le passé. Parlons du présent et surtout de l'avenir. Quels sont vos sentiments vis-à-vis de lui ?

– Les mêmes qu'il y a quarante ans.

– Physiques aussi ?

– Physiques aussi. C'est merveilleux, vous ne trouvez pas ?

– Le mot n'est pas usurpé.... Que comptez-vous faire ?

– Rien... Le problème s'est déjà posé... il y a une vingtaine d'années environ. Je me trouvais en mission au Sénégal. Un jour, on me demande d'aller accueillir une personnalité religieuse à l'aéroport de Dakar. Pendant que le monseigneur attendait ses bagages en zone sous douane, j'ai vu passer non loin de moi l'équipage de l'avion. Mon sang n'a fait qu'un tour, j'ai failli me trouver mal d'autant qu'il faisait très chaud : en tête marchait un très bel homme qui n'avait pas beaucoup changé. J'ai voulu crier son nom, me précipiter vers lui, j'étais paralysée, incapable de prononcer une seule parole. J'ai mis longtemps à m'en remettre, pesant le pour et le contre. J'ai finalement pris la décision de demander ma mutation dans les îles du Pacifique pour ne plus risquer de le rencontrer de nouveau.

– Et c'est lui qui vous a retrouvée, contre son gré. On peut s'interroger sur la signification de ce naufrage.

– On peut, mais je ne le veux pas. Il n'y a pas d'avenir pour nous. Il est peut-être marié, bien qu'il ne porte pas de bague, il a sûrement des enfants. S'il retrouve la mémoire en ce qui me concerne, je ne souhaite plus qu'une chose, c'est qu'il me donne des nouvelles de lui de temps en temps.

La campagne de France

Oscoda bruissait de rumeurs diverses. L'été 1944 venait de prendre fin. En soi cet événement météorologique n'avait pas une importance particulière sinon que de l'autre côté de l'Atlantique des hommes, ainsi que des femmes, mouraient par milliers sous le feu alimenté par la folie de l'espèce humaine. Jamais l'expression populaire "le feu du ciel" n'avait été si vraie, tellement bombes, balles pleuvaient par milliers. Oscoda, une base en pleine campagne au milieu des forêts du Michigan, faisait déjà penser à un terrain d'opérations. Le Republic P 47 portait bien son nom de Thunderbolt ; armé de 8 mitrailleuses, pouvant transporter sous ses ailes 900 kg de bombes, sa puissance de feu était terrifiante. On racontait que les Panzers de la Wehrmacht avaient enfin trouvé leurs maîtres. C'était un avion tout terrain, si on peut appliquer cette expression à un avion. Il était aussi à l'aise en couverture des bombardiers à 14 000 mètres qu'en "radada" (rase pâquerettes) à 600 km/heure, sautant talus, collines, rivières, en quête d'un train ou d'un détachement de blindés. Pour le moment, Michel se contentait de simuler. Alors qu'il survolait forêts, clairières, lacs à basse altitude, limitée toutefois à 100 mètres afin de ne pas effrayer les populations, un œil sur le viseur, il criait "tatatatata-ta" dans son masque à oxygène, en ayant pris soin de débrancher le micro.

La transition sur ce mastodonte de 2 000 ch avait été plus facile que sur le P 40. Le train était plus large, le moteur, en étoile, gênait moins la visibilité. Les journées se succédaient, identiques à celles des précédentes phases de l'entraînement : une demi-journée de *ground school*, une demi-journée consacrée au vol. Sauf qu'à ce stade, les conditions atmosphériques ne comptaient plus guère ; rares étaient les jours où les appareils restaient au sol. D'autre part on ne les traitait plus en gamins : ils étaient pilotes, et officiers pour la plupart. Alkirch était toujours sergent ; un dénommé Rossi avait même été dégradé suite à une sombre histoire de mauvais esprit militaire, ses épaulettes comportaient le galon en laine accolé à un doré de caporal-chef. Tout le monde trouvait cela ridicule à commencer par les instructeurs américains. Les jours se traînaient, les semaines lanternaient. À chaque pause, les apprentis chasseurs s'agglutinaient aux postes de radio diffusant les communiqués. Paris libéré le 25 juillet, la frontière allemande était atteinte à la mi-septembre. Les Alliés seraient à Berlin fin octobre, trop tard ! L'enthousiasme du début avait faibli ; ne restait plus que le seul plaisir, égoïste, de faire évoluer ce merveilleux jouet, un jouet qui coûtait cher et que Michel eut la malchance, un jour, de détruire.

Par un beau matin d'octobre, il venait de décoller pour un entraînement au *strafing*⁴³, à 12 avions. En attente à 1 000 pieds non loin du terrain, il admirait les couleurs cuivrées que conférait à la forêt l'Eté indien, tout en se disant, pour la première fois, qu'il ne ferait pas bon tomber là-dedans. Au cours des *ground school* l'hypothèse avait été étudiée, une procédure retenue, fruit de l'expérience acquise aussi bien au cours des combats que des vols d'entraînement. Il y avait une procédure pour les *crash* sur l'eau, en montagne, en plaine, en forêt. Le moment du regroupement approchait ; son regard se porta vers le leader. Soudain une série de vibrations secoua violemment son appareil ; un coup d'œil au panneau des instruments lui apprit que la pression d'huile venait de chuter : nul besoin ni droit de tergiverser, c'était l'arrêt immédiat du moteur. Tout en effectuant les manœuvres, il transmit par radio son signal de détresse et projeta de nouveau son regard vers le sol. Sous le feuillage dont l'instant d'auparavant il admirait les couleurs il ne voyait plus que des branches et des troncs qui n'auraient aucune mansuétude pour son oiseau métallique. Une petite clairière se présentait sur sa droite ; il lui sembla voir quelques maisons autour. S'il avait une chance de s'en sortir c'était bien de se poser dans cette clairière. Les statistiques étaient claires : une chance sur dix de survivre suite à un crash en pleine forêt. Moteur arrêté, le P 47 tenait davantage du fer à repasser que du planeur. Une minute venait à peine de s'écouler que Michel s'engouffrait dans la clairière en visant un espace entre deux hêtres immenses. Accompagné d'un immense fracas de tôles déchirées, le foudre de guerre (thunderbolt) venait de perdre définitivement ses ailes, coupées au ras du fuselage, qui, lui, avait vailleusement résisté au choc. Son pilote avait ressenti une forte tension dans ses bretelles ; elles avaient joué leur rôle et maintenu Michel bien en place sur son siège. L'arceau moteur avait contenu les 2 000 ch déjà morts, de telle sorte qu'il suffit à Michel d'ôter son casque, déboucler sa ceinture, se lever et quitter son malheureux avion, le *canopy* (verrière) du cockpit ayant été ouvert avant le crash.

— Bienvenue dans mon jardin, jeune homme ! entendit-il soudain. (Un homme d'un certain âge se tenait devant lui, il souriait et ajouta en inspectant la scène :) Vous avez sûrement le cul bénit, jeune homme, pour vous être sorti indemne de ce truc ! Je m'appelle Adams, William Adams. Allons boire un coup.

Effectivement, la maison n'était pas loin. Alors qu'il servait un *Four Roses*⁴⁴ bien tassé, Michel téléphona à la base. Moins d'une heure plus tard une équipe de mécaniciens était sur place et désossoit l'avion.

— Vous m'en laisserez quelques bouts ! leur avait demandé Adams, ce n'est pas tous les jours qu'un avion vient atterrir dans votre jardin !

Pendant la durée de l'enquête, Michel fut évidemment *grounded*, c'est-à-dire interdit de vol. Elle fut rondement menée. La panne moteur était imparable et la procédure avait été remarquablement exécutée. Michel n'eut cependant pas les félicitations du jury, car il avait tout de même à son passif la perte d'un avion, mais le cœur y était.

Si au début du stage, tous avaient émis le désir de voler chaque jour y compris le dimanche, souhait non retenu, désormais ils entendaient bien profiter de leurs week-ends. On s'était groupé à quatre pour acheter une voiture d'occasion. Michel n'avait pas voulu participer à l'opération. Fin septembre il avait téléphoné chez les parents de Lucie. Il tombait toujours sur la mère qui lui disait ne pas savoir où joindre sa fille. Il la chargeait de messages, lui donnait un numéro de téléphone où appeler. Que se passait-il, était-elle malade ? Il appela La Nouvelle Orléans ; les Duchateau s'étaient absents pour un mois, ils ne seraient de retour que fin octobre et on ne pouvait les joindre. Michel cessa d'appeler, se promettant de faire un saut à Birmingham dès la fin du stage.

Une brève cérémonie eut lieu le samedi 28, clôturant le stage. Rendez-vous était donné à New Port News, pour le samedi suivant 4 novembre en vue d'embarquer sur un paquebot à destination de l'Angleterre. Une semaine de tourisme. Michel avait prévu de prendre le train pour Birmingham dans la soirée. Pendant qu'il préparait une petite valise, Alkirch, qui faisait chambre commune avec lui, arriva tout excité : "Je viens d'apprendre qu'il y aurait une trentaine de places sur un *Liberator* qui se rend en Angleterre ce soir, je vais m'inscrire, tu viens ?" Michel n'eut aucune hésitation. C'est seulement quand il sut qu'il ferait partie du voyage qu'il songea à Lucie. Il se décida à lui téléphoner. De

⁴³ Mitrailleur au sol

⁴⁴ Marque de Bourbon, le whisky américain.

nouveau, c'est sa mère qui lui répondit. Elle ne savait pas où se trouvait Lucie. Il la chargea d'un message afin de l'informer de son départ, qu'il pensait à elle et qu'il l'aimait, bien que cette dernière partie de message n'eût guère de chance d'être transmise. Lorsque le quadrimoteur géant (Il y avait plus grand, le B 29 mais il ne l'avait pas encore vu.) décolla, il songea de nouveau à Lucie. Il ne se doutait pas qu'en ce moment même elle se trouvait dans un train en direction du Nord. S'il n'avait pas pris l'avion, ils se seraient croisés quelque part dans le Tennessee où Michel avait pris contact avec l'Amérique.

Les craintes de Michel et ses camarades ne s'étaient pas vérifiées, les Alliés n'étaient pas à Berlin, ils en étaient loin ; défendant cette fois leur Vaterland, les Allemands faisaient front. À ce propos le mot "craintes" peut à juste titre paraître choquant. Comment peut-on décentement former le souhait qu'un conflit aussi sanglant s'éternise, pour le seul "plaisir" d'y participer ? Eloïse de la Salle n'avait pas tort : une femme serait-elle capable d'un tel raisonnement ? Beaucoup d'hommes continuaient à considérer la guerre comme un jeu, dangereux certes, mais c'est ce qui en faisait le sel. Quand Peter, le fils de Michel, lui demandera, bien longtemps après, ce qu'il avait fait pendant la guerre, il osera dire, au grand scandale de sa fille Clara, que son seul regret était de ne pas avoir participé à la fameuse bataille aérienne d'Angleterre au cours de l'été 1940.

– Tu serais sans doute mort ! lui avait répondu sa fille.

– Tu serais donc la fille d'un autre !

– D'un autre qui aurait la guerre en horreur, j'espère !

Eva, sa mère, avait un peu tempéré le jeu.

– Moi aussi, j'avais la guerre en horreur. Et pourtant, lorsque les troupes Russes ont envahi mon pays, j'ai combattu et applaudi lorsque les chars soviétiques explosaient sous les cocktails Molotov que mes amis déposaient sous eux ou introduisaient à l'intérieur.

– Tout plutôt que la guerre ! continua à affirmer Clara.

– C'est ce que disait mon oncle Stanis au moment de Munich en 1938, reprit Michel. Je me souviens de sa formule : "plutôt l'esclavage que la guerre !" Nombreux étaient ceux qui partageaient cette idée, ce qui explique en partie notre défaite en mai 1940.

À la fin de la guerre, Michel apprendra que son oncle, pacifiste à tout crin, avait été un des chefs de la Résistance en Bretagne. Lorsqu'il lui rappellera sa belle formule d'avant guerre, l'oncle Stanis lui répondra : "Comme tu vois, on peut rester jeune chien très longtemps !" Il faut dire à sa décharge qu'il avait, comme son frère Marcel, le père de Michel, connu la boucherie de Verdun, considérée comme un haut fait d'armes par les fauteurs de guerre en chambre.

20 décembre 1944. Le groupe de chasse II/5 appelé Lafayette est sur des charbons ardents malgré le froid vif qui sévit sur la base d'Ambérieu. Le terrain est recouvert de neige. Cette même neige recouvre la région des Ardennes où, profitant des nuages bas dus à un anticyclone progermanique, les Panzers se livrent à une contre-offensive qui a surpris les Américains. Privés de l'appui aérien sans limites que leur confère leur maîtrise de l'air, les troupes terrestres font retraite. Leurs généraux harcèlent les météorologues qui pour la première fois dans l'histoire des conflits sont devenus des partenaires, non seulement écoutés, mais recherchés. Alexandre, César, Napoléon consultaient déjà les spécialistes des cieux, mais pour en retirer les bons ou mauvais augures. Les météorologues se contentaient de prédire les mouvements des nuages. Le 23 décembre au soir, le lieutenant Kapinski, qu'on appelait familièrement "Docteur la grenouille", déclara au capitaine de Montravel, commandant le groupe Lafayette que le lendemain 24 les nuages bas se seraient évaporés. Le renseignement fut transmis au haut commandement américain qui l'accueillit avec prudence, car la confusion la plus grande régnait dans le flux de rapports qui lui parvenaient. À leur connaissance, personne n'avait prédit cette longue période de nuages bas, à part un paysan de Saint-Vith, que personne n'avait cru. Le capitaine avait confiance en le Docteur grenouille Kapinski. Le groupe serait fin prêt à décoller dès l'aurore, à condition toutefois d'avoir l'accord des autorités supérieures. Une partie de la nuit fut consacrée à l'obtention de cette autorisation.

Au lever du jour, Michel se trouvait dans le cockpit de son P 47, sanglé, harnaché, ainsi que ses camarades de l'escadrille Sioux faisant partie du II/5. Le ciel rosissait à l'est ; un léger brouillard

rampait au sol que les premiers rayons d'un soleil qui venait à peine d'entreprendre sa remontée en déclinaison parviendraient cependant à dissiper selon Maître Kapinski.

“Moteur !” L'air retentit du tonnerre déclenché par 216 pistons s'ébattant allègrement dans leurs cylindres disposés en étoiles à l'avant des destriers ailés. Deux par deux, les avions prirent l'air. Dire que les hommes à l'uniforme noir enfermés dans la carapace d'acier de leur *Panther* furent surpris serait contraire à la vérité. Les mêmes “grenouilles”, vert-de-gris cette fois, qui avaient assuré Hitler d'une bonne semaine à l'abri des nuages pour son ultime contre-offensive, avaient également prévu sa fin pour la veille de Noël, comme si Dieu lui-même se mettait de la partie. Furieux que le temps lui-même ne se soumette plus à ses ordres comme il l'avait fait pendant le débarquement de juin en Normandie, le “génial” Führer avait songé en un premier temps à faire fusiller une bonne dizaine de “grenouilles”, en avait été dissuadé puis conseillé de garder l'information secrète. Ce qui ne l'avait pas empêché d'être diffusée. Pas surpris mais inquiets tout de même, les équipages des *Panzers* virent fondre sur eux ces tanks sans chenilles qui, l'espace d'un éclair, déversèrent sur eux des tonnes de ferraille. Plus le temps d'aller se réfugier dans les forêts voisines – ils l'auraient eu si un tel ordre leur était parvenu dans la nuit ! Quelques avions furent atteints par leurs mitrailleuses antiaériennes, mais il en arrivait sans cesse. Aux cocardes tricolores, les premières sur les lieux, avaient succédé étoiles blanches. La veille de Christmas 1944 l'offensive était enrayée. Certains tankistes à l'uniforme noir se souvenaient avec nostalgie de la campagne de Pologne en 39, puis de France en 40, suivie par celle de Russie en 1941 où ils avançaient, précédés par les *Stukas*, sous un ciel dont les oiseaux avaient pour nom *Messerschmitt*, *Dornier*, *Heinkel*. Ils s'appelaient désormais *Spitfire*, *Tempest*, *Mosquito*, *Thunderbolt*, *Mustang*, *Marauder*, *Typhoon*.

Michel avait eu deux blindés à son actif. Il ne pourrait pas les inscrire sur son fuselage, à l'instar de son chef qui alignait dix victoires aériennes, obtenues sur *Spitfire* et dont il gardait un souvenir ému. Mais, comme il disait : “Ce n'est pas le tout d'abattre des avions, la victoire s'obtient sur terre, et, sur terre, l'ennemi est le char. Rien de mieux que le *Thunderbolt* pour cela !”

Michel continua donc à canarder chars, camions, trains ainsi que des milliers de pilotes, anglais, américains, français, polonais, tchèques, ces derniers avec d'autant plus de rage que leurs pays étaient encore occupés, sans se douter, hélas, qu'ils basculeraient d'une occupation à une autre.

En février 1945, Michel eut l'occasion d'enregistrer une victoire qui lui laissa un goût amer et dont il se serait bien passé en définitive d'autant qu'elle se traduisit par la fin de la guerre pour lui.

En mission de reconnaissance solo, au-dessus de l'Allemagne, il vit soudain décoller devant lui, d'un petit terrain sommairement aménagé, un *Junkers 52*, ce trimoteur en tôle ondulée, camion ailé de la *Luftwaffe*. Il n'eut qu'à presser la détente, la rafale déchiqueta l'aile droite du *Junkers* qui s'écrasa dans les arbres un peu plus loin. C'était sa première victoire aérienne, mais il ne l'inscrirait pas sur son fuselage. Il n'en parlerait sans doute même pas. D'autant que ces réflexions qui ne durèrent que quelques secondes eurent un effet désastreux. Il ne vit pas dans son rétroviseur un point noir fondre sur lui ; de ce point noir jaillirent des flammes accompagnant une pluie de balles, lesquelles après avoir frôlé sa verrière vinrent percuter l'hélice de son *Thunderbolt*, qui reçut la foudre cette fois, à l'inverse de son nom. Le même scénario qu'à Oscoda se répéta : soudaines et intenses vibrations, arrêt moteur, choix d'un endroit où se poser. C'est un simple talus qui arrêta sa course au sol. La pression dans les bretelles fut faible. Avant de quitter le cockpit, Michel inspecta les lieux. De la neige recouvrait le talus ; il avait atterri dans un champ de choux. En un éclair il revit son père accroupi dans un même champ en Bretagne, lors d'une partie de chasse. À travers les arbres, il vit une construction ; de la fumée s'élevait au-dessus des toits. Il jugea qu'à peine cinq minutes s'étaient écoulées depuis le survol de la rivière Ems, ligne provisoire du front Ouest. Cinquante kilomètres à la vitesse de 600 km/h. Il consulta sa carte. Il s'estima non loin de Buren en Westphalie. Traité de Westphalie en 1648 ! Il revit son père écrire cette phrase au tableau noir. Il sourit à ces deux évocations de son enfance et se posait la question de son émergence... C'est en Westphalie que son père avait été fait prisonnier lors de la première guerre. Le fils le serait lors de la seconde. Il le resterait moins longtemps que lui car on entendait déjà le bruit d'une intense canonnade. Alors qu'il mettait le pied sur l'aile gauche, intacte cette fois, une première vague d'avions le survola, des P 47 à étoile blanche ; il agita le bras, par simple réflexe, puis jugea qu'il ferait mieux de se cacher car ce serait trop bête de récolter quelques balles vagabondes. Il escalada le talus et se mit à l'abri derrière. Vagues après vagues, les blindés ailés filaient vers l'Est. À peine l'avaient-ils survolé qu'il entendait le staccato des

mitrailleuses, le rugissement sec des canons Bofors, l'explosion rageuse des bombes. La formation de panzers qu'il était chargé de localiser se trouvait là, tout près. Il se débarrassa de son parachute et se dirigea vers la ferme isolée. Aucun aboiement ne signala son approche. Si des soldats allemands l'occupaient ils n'auraient pas allumé de feu, à moins que ce ne soit justement une ruse ! Un premier hangar se présenta ; la porte était entrebâillée. Il entra, une odeur de foin le prit aux narines ; avec peine il discerna une charrette, une faucheuse. Puis l'accoutumance se fit et il vit que sur la moitié de sa surface, le hangar comportait une remise en étage où était stocké du foin, précisément. Une échelle permettait d'y accéder. Il s'assit le dos à une botte. L'endroit était aussi sombre qu'une nuit sans lune. Peu à peu, au fur et à mesure de son accoutumance à la vision de nuit, des détails lui apparurent ; il se souvint...

L'apprentissage du vol de nuit se faisait à Gunter field en Basic training. Il était précédé par un cérémonial qui aurait prêté à sourire, vu de l'extérieur. Une semaine avant, élèves et instructeurs furent mis au régime carotte : carottes crues en salade, carottes cuites en légumes d'accompagnement des plats principaux. La raison en avait été donnée par le colonel médecin de la base lors d'une conférence initiant le cycle des vols de nuit. Le carotène, ce pigment qu'on trouve essentiellement dans la carotte, comme son nom l'indique, améliorerait considérablement la vision de nuit, chez l'homme précisa-t-il, pour la bonne raison qu'on n'avait pas eu le temps ainsi que l'argent pour l'expérimenter chez les animaux ! Michel confia à son voisin que son chat détestait les carottes et ne faisait pourtant aucune différence entre le jour et la nuit, en ce qui concerne la vision. Bien que n'accordant pas grand crédit à cette fable, attitude partagée par son instructeur, Michel se soumit néanmoins au régime carottes ; par chance il les aimait, ou plutôt sa mère les lui avait fait aimer, ce qu'elle n'avait pas réussi avec les poireaux. Heureusement qu'il n'y avait pas de carotène dans les poireaux, ou si peu, car Michel se serait trouvé devant un grave dilemme. Ce qui fut le cas de Jean Navarre. Chaque fois que sa mère lui servait des carottes, il vomissait, disait-il. En fait, il se faisait vomir. Il se passa donc de carottes pendant toute son enfance. "C'est bon pour les Maths", avait dit l'institutrice. Peut-être est-ce pour cela qu'il n'y mordait que moyennement ! Jusqu'ici ce n'avait pas été trop grave ; il avait obtenu le bac philo, passé avec succès le test des pyramides égyptiennes ; le *ground school* américain ne lui avait posé aucun problème. Fallait-il prendre le risque de ne rien voir en avion par manque de carotène ? Les deux amis en débattirent longuement. Pendant trois jours, Jean fit manger ses carottes à Michel. Après le repas du soir, une heure était consacrée à différents exercices de vision de nuit, dont la marche sur une poutre au dessus d'une pièce d'eau. Jean y réussit aussi bien que Michel. Jean fut pris de l'envie de relater son expérience personnelle au colonel médecin, mais Michel souleva l'objection que ledit médecin ne possédait peut-être pas la rigueur scientifique qui lui permettrait de réviser son credo.

Le grand soir arriva, la dernière nuit sans lune. On repassa une dernière fois sur la poutre, mais en s'arrêtant au milieu. Et à cet endroit, le regard devait se porter vers le sol, en l'occurrence recouvert d'eau qui a le pouvoir, comme chacun sait de refléter les étoiles. Pourquoi cette ultime mascarade serait-on en droit de penser ? Pour souligner le danger, une fois en l'air de confondre les étoiles avec les diverses lumières dont l'activité humaine parsème le sol.

Michel était inquiet. À quelle altitude allait se faire ces vols ? 5 000 pieds lui répondit son instructeur. Le vertige de Michel se déclencha désormais un peu plus haut. Mais n'y a-t-il pas un vertige spécifique à la nuit ? Réponse dans une heure. Après une heure de double commande, Michel était rassuré. Il serait bien monté un peu plus haut, rien que pour voir ! Il le fera lors de son troisième vol.

Le vol de nuit fut un régal. Toutes les cinq minutes, il fallait se signaler par radio à la tour de contrôle. La raison en était qu'aucun stage n'avait été exempt d'accident jusqu'ici, aussi bien d'Américains que de Français. Il survenait en général la première ou la seconde nuit en vol solo. Le septième détachement était sur le point de battre le record quand, l'avant dernière nuit, survint un accident qui marqua tous les participants. Le caporal-chef Souriau avait déjà quelques heures de vol effectuées en Algérie pendant la période Pétain. Il aurait même pratiqué déjà le vol de nuit et se moquait ouvertement des méthodes américaines. Il fut déclaré apte à voler seul par son instructeur, mais les guetteurs au sol (instructeurs surveillant les vols à la jumelle) ne tardèrent pas à remarquer des mouvements erratiques dans le *pattern* (circuit imposé). Il fallut deux séances pour découvrir le fau-

tif. Souriau commença par nier puis finit par accepter, avec mauvaise grâce, de subir un vol de contrôle ; c'était ça ou l'élimination. Michel venait à peine d'atteindre son altitude de circuit qu'il entendit la voix de Roberts annonçant son "bailing out⁴⁵," puis, peu de temps après, tous les avions furent rappelés au sol. Avions parqués, tous vinrent aux nouvelles. L'avion de Souriau manquait, son testeur était Roberts, celui qui avait annoncé qu'il se larguait. Le vol fut annulé, les élèves renvoyés dans leurs dortoirs. Ce n'est qu'au milieu de la matinée le lendemain que tous les stagiaires furent réunis pour entendre la version, américaine, des faits, pour la bonne raison que Souriau avait terminé sa carrière aéronautique ainsi que sa vie terrestre dans un champ de coton en Alabama. Roberts raconta que le pilotage du Français manquait totalement de précision, aussi bien en tenue d'altitude que de cap ; il avait voulu prendre les commandes ; Souriau s'était agrippé au manche. L'avion s'était mis en piqué ; Roberts avait essayé de tirer sur le manche, sans succès ; il avait crié une dernière fois dans l'interphone puis s'était décidé à évacuer l'avion. On avait retrouvé le BT 13 enfoncé dans le sol qu'il avait dû heurter à pleine vitesse. Le comportement de cet élève était inexpliqué et le resterait malgré une rapide enquête faite sur le caporal-chef Souriau. Un des médecins souleva l'idée d'une crise d'épilepsie ; personne de son entourage ne put confirmer cette hypothèse.

La porte du hangar s'ouvrit en grinçant, Michel arma son pistolet. Une fillette d'une dizaine d'années s'avança, elle portait deux seaux. Michel hésita puis décida de se montrer. Il descendit l'échelle à toute allure et alla se poster à la porte pour barrer la route à la fillette tout en lui faisant signe qu'il ne lui voulait pas de mal. Il remit ostensiblement son arme dans l'étui et tenta quelques mots en français. "Vous Américain ?" demanda-t-elle. "Moi Français," lui répondit-il. Elle connaîtait quelques mots, suffisamment pour qu'il apprenne que les soldats allemands avaient quitté la ferme la veille et qu'elle était seule avec sa mère. Il la suivit dans le bâtiment d'habitation. En le voyant entrer, la mère, une femme vêtue de noir à laquelle on n'aurait pu donner d'âge tellement elle paraissait lasse, esquissa un moment de panique. Il la rassura par gestes que confirma en paroles sa fille. Elle lui offrit de la soupe aux choux et du pain aussi noir que l'uniforme des tankistes. Michel n'osa refuser et prit place à la grande table. La soupe aux choux lui rappela celle que faisait sa mère pour accompagner les perdrix tuées par son père. Par l'intermédiaire de sa fille qu'elle appelait Martha, la fermière voulut savoir où étaient les Américains, elle semblait les attendre avec impatience. Les avions continuaient à passer au dessus de la ferme ; la canonnade semblait se rapprocher. Michel demanda s'il y avait une cave. Martha l'y conduisit ; il lui conseilla d'aller chercher sa mère car il pensait que la ferme ne serait pas épargnée quand le front se rapprocherait. La mère qui s'appelait Frederika, hésita longtemps et finit par se décider quelques heures plus tard quand un obus tomba non loin. Elle venait à peine de descendre qu'une bombe tomba en plein sur la maison. Puis une autre et encore une autre. Soudain le plancher au dessus de la cave s'ouvrit, une poutre tomba, que Michel ne put éviter, il la reçut sur la cuisse droite. Martha et Frederika essayèrent de la déplacer, mais n'y parvinrent pas. Les obus passaient en sifflant au dessus de la maison dont le toit était éventré. Avant que la douleur ne s'amplifie au point de ne plus pouvoir penser, Michel commença à craindre de perdre l'usage de sa jambe, auquel cas l'aviation serait finie pour lui. La nuit tomba ; les combats semblaient se rapprocher. On entendit des moteurs puis des voix. Martha remonta l'escalier dont la trappe avait volé en éclats, sans s'inquiéter de la nationalité des soldats qui s'étaient arrêtés dans les vestiges de leur ferme. Ils étaient américains. Elle prit le premier par la main, le fit descendre dans la cave et lui montra Michel. Quelques heures plus tard, Michel se trouvait dans un hôpital de campagne, douleur calmée par une piqûre de morphine et rassuré par le chirurgien qui s'apprêtait à l'opérer. Son fémur était cassé franchement ; sauf complications, il retrouverait l'usage de sa jambe et pourrait même re-jouer au football, qui lui avait donné la masse musculaire lui permettant de sauver sa jambe. Mais c'était pouvoir revoler qui intéressait désormais Michel.

L'infirmière qui le soigna était une religieuse canadienne : elle se prénomma Lucie.

⁴⁵ To bail out : évacuer l'avion.

Le Bourget

Janvier 1946. La neige recouvre l'aérodrome du Bourget. Il a failli s'appeler Aéropolis lorsqu'en 1910 l'idée vint de créer un aérodrome aux portes de Paris. La première guerre lui donnera son nom actuel. Pendant la deuxième guerre, il fut plus longtemps allemand que français ; de ses pistes s'envolèrent les Heinkel, Dornier, Junkers, Messerschmitt, lourdement chargés de bombes à destination de l'Angleterre. Le 21 mai 1927, une foule enthousiaste se presse en son lieu pour accueillir le vainqueur de l'Atlantique, l'Américain Charles Lindbergh. De nombreux raids, records divers sont nés, ou ont pris fin en ce lieu prestigieux. L'heure n'est plus à ce genre de manifestations. Pendant la guerre, toutes sortes d'avions ont traversé les océans aussi bien Atlantique que Pacifique, ils ont survolé l'Himalaya, atterri dans les déserts, se sont posés sur des champs de glace. Une nouvelle ère se prépare, celle du transport aérien de masse.

Quelques mois après la fin de la guerre Le Bourget voit renaître le transport aérien français. La compagnie Air France, dont l'aérodrome a été le berceau en 1933, s'y réinstalle après un intermède de près de cinq ans où elle n'était plus qu'un nom sans avions. La ligne Paris Londres est réouverte en septembre 1945. Les avions ne manquent pas, surplus de guerre, allemands : le trimoteur Junkers 52 ; américains : le bimoteur C 47, dit Dakota ; quelques avions d'avant guerre sont encore en état de vol : bimoteur Bloch 220, trimoteur Dewoitine 338. Pressentant un essor sans précédent du transport aérien, la compagnie commande des avions neufs : le bimoteur Douglas DC 3, clone du Dakota, le quadrimoteur Douglas DC 4, frère jumeau du C 54 militaire. Font défaut par contre les équipages. Ceux d'avant guerre ont vieilli, il n'en reste qu'un petit nombre, insuffisant pour assurer l'exploitation. Certes, l'armée a démobilisé par centaines ses pilotes, mécaniciens, radios, navigateurs. Ne seraient-ils pas utilisables tels quels sur les avions de ligne ? C'est ce qu'ils pensent ; ce n'est pas l'avis des "sergents recruteurs" de la compagnie nationale. Quelle différence y a-t-il entre se rendre de nuit comme de jour de Londres à Berlin afin d'y lâcher des bombes et relier Paris à Berlin avec des passagers à bord ? Pour un esprit simple, il n'y en aurait guère. Aux yeux des administrations responsables et compétentes il y en a. De même qu'un pacha de cuirassé ne peut prétendre au commandement d'un paquebot, le commandant d'un Dakota ayant transporté des milliers d'hommes en uniforme, n'est pas jugé apte à véhiculer dans les airs des civils. Les sacro-saints parchemins dûment estampillés par les autorités aéronautiques civiles qui permettent à un être humain d'en transporter d'autres par la voie des airs s'appellent Pilote de Transport, Mécanicien navigant, Radio Navigant, Navigateur. Ils s'obtiennent à la suite d'examens, théoriques et pratiques. Le CPPN (Centre de Perfectionnement du Personnel Navigant) d'Air France y prépare, il est installé dans des baraquements en bois en bout des hangars d'entretien des avions.

Le lundi 10 janvier 1946, Michel reprend place sur un banc d'école, il est venu à pied du Cercle des Navigants, une espèce de pension de famille où logent de nombreux stagiaires, dont la responsable est la veuve du pilote Génin, initiateur des vols de nuit et sans visibilité.

Peu de temps avant que l'Allemagne ne reconnaissasse sa défaite, Michel a quitté l'hôpital militaire américain, il vient de fêter ses vingt-deux ans. Il marche encore avec une canne lorsqu'il débarque chez ses parents, d'un camion à gazogène d'une entreprise locale dont le conducteur n'est autre que le fils du patron, condisciple de l'école primaire. Il attendait un chargement en gare de Saint-Brieuc lorsque Michel l'avait aperçu, en se demandant comment il allait faire pour rejoindre Saint-Mayeux. Pauline s'est affolée, pensant tout de suite au pire ; pour Marcel, il était vivant c'était l'essentiel. Il a ressorti son vélo afin d'accélérer son rétablissement ; son chien Rick, âgé de dix ans n'était plus aussi vaillant, mais cela lui faisait tellement plaisir d'accompagner son maître retrouvé que Michel ne pouvait refuser de l'emmener. La chasse ne reprendrait qu'au prochain automne. Une autre attente agitait Marcel : celle de remettre en état la superbe Chenard et Walker achetée en 1938 et

qui reposait sur des billes de bois, roues enlevées et camouflées au grenier, ce qui leur avait évité d'être confisquées par les Allemands. Michel aida son père à les remettre en place. Il ne manquait plus que l'essence. "Un lieutenant aviateur ne devrait pas avoir de mal à me trouver cela !" lui dit son père. Un lieutenant aviateur sur le point d'être démobilisé ! Il n'eut pas à chercher bien loin et songea immédiatement à son copain Jean Jaouën, le fils de la charcutière, qui lui avait mis pour la première fois une moto entre les jambes. "Débrouillard comme je te connais, tu dois bien avoir quelques réserves !" lui dit Michel après qu'ils se soient enquis mutuellement de leurs aventures pendant la guerre. Jean n'avait pas manqué d'être émerveillé par celles de Michel, il était plutôt discret sur les siennes ; certains prétendaient qu'il avait collaboré, il avait reçu quelques menaces. Il commença par se récrier puis Michel lui laissa entendre que son amitié affichée pourrait lui être d'une certaine utilité. Jean Jaouën prit l'air fermé que les parents de Michel avaient bien connu quand il peinait sur les bancs d'école, puis se décida : "Pour toi je veux bien le faire, je sais que tu ne me dénonceras pas."

En mai 1940, au moment de la déroute, il avait enterré quelques fûts de 200 litres pour un usage futur qui pourrait lui rapporter gros. Avant de passer à exécution, il lui annonça un prix qui aurait fait hurler tout autre que Michel, lequel avait appris aux Amériques que le prix d'un bien est fonction de sa rareté. C'était dix fois le prix officiel d'un produit qu'on ne pouvait se procurer.

– J'ai ce qu'il faut ! confia-t-il à son père, mais ne me demande pas où, comment et combien !

Quelques jours plus tard, Michel entraîna son père dans le garage ; derrière la porte se trouvaient deux récipients d'une forme nouvelle que Marcel avait vus aussi bien sur les véhicules militaires allemands qu'américains et dont le nom "Jerrican"⁴⁶ ferait son entrée dans le dictionnaire de l'Académie française. Ils contenaient 40 litres d'un liquide, ô combien précieux pour Marcel, et que son fils ainsi que des milliers d'autres avaient gaspillé sans guère se soucier de l'approvisionnement, pas davantage que de la consommation faramineuse de leurs avions pendant ces années de folie humaine.

– Elle consommait 12 litres au cent auparavant, ça me fera combien de kilomètres ?

Michel n'hésita guère et répondit :

– Trois cent trente-trois.

Son père sourit :

– Je vois que tu n'as pas perdu ton calcul mental ! (Michel ne se doutait pas que cela lui serait utile un peu plus tard.) Tu pourras en avoir d'autre ?

– Pas de problème !

On dut de nouveau faire appel aux compétences de Jean Jaouën (en toute clarté, cette fois) pour remettre en route un moteur qui avait paressé pendant cinq longues années. La première sortie fut pour aller voir l'oncle Stanis, ce pacifiste devenu un redoutable résistant. C'est à cette occasion que Michel apprit que son père n'était pas non plus resté les deux pieds dans le même sabot pacifiste mais Marcel avait toujours été modeste.

Fin août, Michel fut convoqué à une visite médicale à Rennes. Ses parents le conduisirent au train à Saint-Brieuc. Ils l'attendaient dans la maison de la mère de Pauline, récemment décédée et où ils comptaient se retirer à la retraite. Elle était située au milieu de ce fameux boulevard Hoche que Michel dévalait sur sa planche à roulettes et où il avait acquis ces réflexes dont il avait eu tant de mal à se défaire pour apprendre à rouler un avion au sol. À Rennes, les souvenirs affluèrent. Le Football club Rennais était toujours en division un. Accusé de collaboration, l'ancien président avait dû démissionner ; le nouveau connaissait Michel, il lui proposa de le reprendre. Michel réserva sa réponse. Le mari de Mariette, sa première maîtresse, était mort en déportation ; elle était retournée vivre chez ses parents à Dinan. La visite médicale confirma le complet rétablissement de Michel. Huit jours plus tard il recevait un nouveau papier à en tête militaire qui lui annonçait la fin de son engagement pour la durée de la guerre : il était démobilisé. Il s'y attendait peu ou prou, on le lui avait laissé entendre dans les milieux militaires à Rennes.

– Que comptes-tu faire ? lui demanda son père.

– Il ne me reste plus qu'à tenter ma chance à Air France, si je veux continuer à piloter des avions. (Le lendemain il prenait le train pour Paris.)

⁴⁶ Jerry, surnom donné aux Allemands par les Anglais et Américains. Can, bidon. Ce modèle de bidon avait été copié sur celui de l'armée allemande. Il a été francisé en jerrican.

Michel remontait les Champs Elysées avant de bifurquer rue Marbeuf où se situaient les bureaux d'Air France quand il sentit une main se poser sur son épaule. Il se retourna : c'était Jean, Jean Navarre qu'il avait perdu de vue depuis son départ de Craig Field. Lui aussi venait de se faire démobiliser et tentait sa chance à Air France. À l'ouverture des bureaux, ils étaient déjà une dizaine de pilotes, largués par l'armée et qui tentaient une reconversion dans le civil. Parmi eux, la majorité venait des groupes de bombardement. Ils avaient piloté des quadrimoteurs, alignaient 2 000 heures de vol. Michel et Jean en avaient à peine 800 et n'avaient piloté que des monomoteurs. Ils n'avaient aucune chance à côté de ces moustachus ! Michel fut tenté d'abandonner. Jean le retint par un : "Qu'est-ce qu'on a à perdre ?"

Après avoir rempli un formulaire qu'on n'appelait pas encore un curriculum vitæ, ils furent introduits un à un dans une pièce annexe.

– M. Laffanechère va vous recevoir, veuillez me suivre, dit un secrétaire.

Gaston Laffanechère est le chef pilote recruteur de la compagnie Air France. C'est un ancien, c'est-à-dire qu'il faisait partie de la compagnie avant guerre. En compagnie de son ami Génin, il avait introduit des méthodes de pilotage permettant aux avions de se poser par visibilité réduite et plafond bas. Sa réputation était bien établie : il avait un caractère de cochon. Assis dans un confortable fauteuil derrière une table bureau ordinaire, il fixe Michel qui vient d'entrer, un Michel fortement impressionné, non pas tellement par l'homme mais par l'enjeu de cette entrevue. Il ne l'invite pas à s'asseoir :

– Ainsi vous postulez pour une place de pilote à la compagnie Air France ?

– Oui, monsieur.

Il consulte le dossier qu'il a sous les yeux puis continue :

– Vous ne manquez pas d'air, si je puis dire... étant donné le maigre total de votre carnet de vol.

– On ne nous a pas dit, monsieur, qu'il y avait un minimum.

– C'est exact, mais vous devez bien vous douter qu'on ne prend pas des pilotes au berceau.

– Au berceau non, mais...

– Mais quoi ?

– Sachant au moins se tenir sur une bicyclette.

Première phrase qui lui est passée par la tête ; comment l'autre va-t-il la prendre ?

– Vous avez un certain esprit... (Michel esquisse un sourire.) mais vous devez bien vous rendre compte que ce n'est pas ce que nous recherchons ! (Michel rengaine son sourire.)

– Avez-vous déjà piloté des multimoteurs ?

Il a la réponse sous les yeux, pourquoi lui pose-t-il la question ?

– Non.

– Savez-vous voler aux instruments ?

– Un peu.

Michel regrette alors d'avoir traité cette discipline avec mépris, comme la plupart de ses collègues chasseurs. Lui revient également la "connerie" qui a failli lui coûter la vie !

– À part cela qu'est-ce que vous savez faire ?

(Pas grand chose en vérité, sinon...)

– J'ai joué au foot à Rennes. (Il se félicite d'avoir réservé sa réponse au Président. Le visage de son vis-à-vis semble s'éclairer :)

– En amateur ?

– Pro, division un.

– Quel poste ?

– Demi-centre.

– Je jouais goal... amateur, petit amateur... mais nous nous égarons.

L'espoir, idiot, qui vient de naître en Michel, s'évanouit aussitôt devant l'air revêche revenu sur le visage de son interlocuteur, qui conclut l'entretien par :

– On vous écrira... vous avez bien donné votre adresse ?

Il n'a pas invité Le Guen à s'asseoir, pas davantage qu'il ne lui a tendu la main ni qu'il a esquissé le moindre geste.

– Alors ? lui fait Jean.

La moue de Michel est éloquente :

– Aucune chance !

– Alors ? fait cette fois Michel, quand Jean le rejoint dans un café des Champs Elysées où ils se sont donné rendez-vous.

– Un vrai con, ce mec ! (Le visage de Jean exprime encore son indignation :) Il ne m'a parlé que de mon oncle, qu'il a traité de m'as-tu vu et de tête flambée !

– Tu lui as répondu ?

– J'allais pas laisser passer, qu'est-ce que tu crois ? Je lui ai demandé combien il avait de victoires ? "Aucune", il m'a répondu. Il paraît qu'il s'est planqué pendant la guerre, celle-ci, l'autre je ne sais pas.

– Qu'est-ce qu'il t'a dit à la fin ?

– Qu'on m'écrirait.

– Comme moi.

– Je serais bien resté dans l'armée !

– Ils ne veulent plus de nous !

– Et si on retournait en Amérique !

Il fait chaud à Paris en ce début septembre. De rares voitures, quelques camions, autobus d'avant guerre à plate forme arrière, remontent ou descendent la célèbre avenue. Première fois qu'ils font connaissance avec la capitale. Qui leur avait demandé déjà s'ils connaissaient Paname ? Un certain Juan en prison à Jaca. Jaca, Madrid, le Maroc, l'Amérique ! Ils se remémorent leur périple.

– Et Lucie, t'as des nouvelles ? T'avais l'air bien accroché ! Je l'ai revue avant de quitter l'Amérique, elle se plaignait de ne pas avoir de nouvelles.

– Je lui ai envoyé au moins une dizaine de lettres, jamais de réponses.

– Les filles sont quelquefois bizarres ! En tout cas ici, ça ne manque pas, les belles poulettes. Regarde ces deux-là !

Juchées sur des semelles compensées, les jambes largement découvertes par des jupes au ras des genoux, cheveux longs, visage fortement maquillé, une brune et une rousse viennent de se retourner en passant devant leur terrasse.

– On les invite ? demande Jean.

– J'aime mieux pas !

– T'as encore Lucie dans la tête !

Michel ne répond pas. Les deux filles passent. Jean les suit un moment avec une lueur de regret dans le regard, puis il revient à leur préoccupation du moment.

– J'ai filé un rancard à la fille qui nous a fait remplir les papiers ; elle est un peu forte, mais elle a l'air sympa et ça peut toujours servir d'avoir une alliée dans la place.

"Aide-toi, le Ciel t'aidera." Michel, bien que non croyant avait décidé de mettre ce dicton en pratique. Deux fois par mois il enfourchait son vélo, refoulait Rick qui voulait l'accompagner et prenait la route de Saint-Brieuc. Il passait la nuit chez sa sœur Jeanne qui venait de s'installer provisoirement dans la maison de leur défunte grand-mère, prenait le premier train de Paris le lendemain, qui arrivait cependant après la fermeture des bureaux. De la gare Montparnasse il se rendait à la gare du Nord, prenait un train à destination d'Enghien où une certaine Lucie Le Guen, sœur de son père, exerçait le métier de postière. Dans les provinces du début du siècle, et particulièrement en Bretagne, l'ascenseur social passait par le stade de petit fonctionnaire, tel qu'instituteur ou postier, avant d'accéder à la bourgeoisie des médecins, avocats, ingénieurs ou professeurs de Faculté, le rêve de son père pour Michel. Lequel passait la nuit chez sa tante, à la grande joie de sa cousine Janine qui se souvenait encore des descentes à tombeau ouvert de la célèbre côte du Roanno. Il les quittait aux aurores afin d'arriver rue Marbeuf, en début de matinée. Nicole, la "grosse" à qui Jean avait filé rancard, l'accueillait toujours avec le sourire, lui demandait des nouvelles de son ami. Jean était retourné à Perpignan et comptait apparemment sur sa bonne étoile car elle ne l'avait pas revu depuis. Nicole recherchait le dossier de Michel, le remettait en haut de la pile dont la hauteur augmentait à chacune de ses visites. Elle le confortait dans un espoir qui restait cependant tenu pour lui. Le président du FC

de Rennes l'avait relancé ; il lui avait répondu qu'il réfléchissait. L'idée de retourner en Amérique le travaillait également. Il reprenait le train à midi, passait la nuit à Saint-Brieuc et réenfourchait son vélo le lendemain.

Michel trompait son ennui comme il pouvait. Une fois par semaine il se rendait à Corlay. Le fils Boullard était rentré de captivité, avec une Allemande, mal acceptée par sa mère, plutôt bien par son père. Michel demandait des nouvelles de Lucienne, sœur de Germaine Boullard ; elle vivait toujours à Pau, son mari avait fait de la prison ; ils n'avaient toujours pas d'enfants. Michel envisagea d'y descendre. La pharmacie avait changé de propriétaire ; le nouveau, Louis Rospars, l'interrogeait sur les avions, tandis que sa femme ronchonnait à ses côtés. Michel ne pouvait se douter de l'importance que prendrait cette famille à la fin de sa vie.

Le 15 décembre Michel saluait pour la septième fois Nicole lorsqu'elle lui adressa ses félicitations.

- Félicitations ? s'étonna-t-il.
- Votre stage débute le 10 janvier au Bourget ; la convocation est partie hier ; vous avez fait un long voyage pour rien.
- J'ai eu le plaisir de vous revoir. (Elle rougit de plaisir.) Et mon ami Jean ?
- Il est pris aussi. (Ce disant, son visage s'assombrit.)
- Êtes-vous libre pour déjeuner ?
- Ce n'est pas la peine, monsieur Le Guen.
- L'idée de déjeuner avec moi ne vous plaît pas ?
- Bien sûr que si, monsieur Le Guen.
- Je suis trop jeune pour que vous m'appeliez monsieur, mon prénom est Michel.
- Je le savais, j'ai suffisamment manipulé votre dossier.

– Êtes-vous pour quelque chose dans l'acceptation de ma candidature ?

– Un peu, mais c'est surtout vous qui en êtes la principale cause, car je ne manquais pas de rapporter à M. Laffanachère après chacune de vos visites que vous étiez remonté spécialement de Bretagne.

Ils s'attablèrent dans le restaurant "Au Normandie", dont le propriétaire n'était pas Normand mais ancien cuisinier sur le paquebot Normandie.

« Le père de Nicole était mécanicien navigant à bord du Dewoitine 338 de la compagnie Air France qui s'était écrasé dans le Morvan lors d'un retour de voyage d'études sur la ligne Paris Saigon. Le pilote était Maurice Noguès, fondateur de la compagnie Air Orient, devenu directeur général adjoint de la société nationale lors de la fusion des cinq compagnies ayant permis sa création. Gaston Laffanachère qui connaissait bien son père, l'avait embauchée dès sa majorité. Air France était devenue sa seconde famille, d'autant que du côté sentimental cela n'avait pas l'air d'aller très fort, crut comprendre Michel. »

Un affleurement de larmes mouillèrent ses yeux, seule partie de son corps qui méritait quelque attention, pas au point toutefois de céder à une quelconque compassion. Michel se borna à lui prendre la main et à la presser. Il crut lire une invite dans le regard : le danger était plus grand de se laisser attendrir que de refuser. Jean accepterait peut-être de se dévouer. Ce qu'il fit mais il dut attendre d'être confirmé comme pilote avant d'interrompre une liaison, devenue dangereuse.

Sur les cinquante stagiaires qui garnissaient les bancs de la salle de cours ce lundi 10 janvier 1946, quarante au moins étaient d'anciens pilotes de chasse, ayant moins de mille heures de vol. Gaston Laffanachère qui ouvrait le stage s'en expliqua d'emblée.

« J'ai pour principe qu'il est plus facile d'apprendre que de désapprendre. D'autre part notre expérience d'avant guerre nous a appris qu'un pilote de monomoteur a davantage le sens de l'air qu'un pilote de bombardier multimoteurs. J'espère que vous aurez à cœur de ne pas nous faire regretter le choix que nous avons fait sciemment. Parmi vous cependant il y a quelques pilotes qui viennent du bombardement, mais ils se sont montrés fort modestes lors des entrevues, c'est pourquoi j'ai décidé de leur donner une chance. »

Parmi les chasseurs, il y avait les moustachus, anciens de la RAF, alignant quelques victoires, dont certains plus d'une dizaine et les "jeunots" tels Michel et Jean, arrivés trop tard au combat. Jean

regrettera longtemps de ne pas avoir eu l'occasion de se faire connaître autrement que comme le neveu de son oncle⁴⁷. Face aux 40 victoires de ce dernier, à part une vedette rapide de la marine italienne, les obus tirés par le canon de 20 de son Airacobra P 39⁴⁸ se contentèrent de déchirer l'air.

Revenu au Maroc à la fin de son stage en Amérique, Jean avait souffert des zizanies qui remuaient encore l'armée de l'air française. Les anciens, ceux qui avaient perdu la guerre en 40, s'étaient retrouvés aux commandes. Pour certains, l'histoire n'avait rien appris ; ils considéraient que la formation dispensée aux USA ne valait pas tripette. Jean et son détachement avaient dû refaire une partie de leur entraînement à Kasba Tadla. Quel gâchis, quelle perte de temps ? Alors que des combats se déroulaient en Italie ! Le débarquement en Provence s'était fait sans eux. Jean qui avait envisagé un moment de faire carrière dans l'armée était écœuré ; à l'encontre de Michel il avait accueilli avec joie sa démobilisation. Aussi supporta-t-il mal, au début, les collègues de stage qui auraient eu tendance à afficher leurs victoires sur leurs vestes civiles ou blousons d'aviateur, ainsi qu'ils le faisaient sur le fuselage de leurs avions. L'encadrement de l'école ne voyait pas cela d'un bon œil non plus ; au bout de quelques mois, la scission chasse-chasse, chasse-bombardement, bombardement lourd-bombardement léger avait disparu ; le moule Air France avait imprimé sa marque de fabrique. L'esprit de corps revint sous une autre forme : dans l'aviation civile d'après guerre, il y aurait ceux d'Air France et les autres ; comme quoi les hommes ne peuvent se passer de drapeau !

De même qu'en Amérique, les journées auraient dû s'écouler, partagées entre les cours au sol et les vols. Mais, à la différence de l'US Army Air Force, Air France ne roulaient pas sur l'or ; la France n'avait pas de puits de pétrole ; le précieux liquide était importé, payé en devises. Sur les avions transportant des passagers, un pourcentage de la recette assurait le coût de l'essence, ce n'était pas le poste le plus important. Il n'en était pas de même sur les avions écoles ; non seulement leurs passagers, les stagiaires, étaient transportés gratuitement, mais ils touchaient un salaire, maigre certes, mais se positionnant dans la rubrique "débits" de la comptabilité. Si les deux moteurs Renault, 220 ch en ligne, qui tractaient leur avion école, le fameux Caudron Goéland⁴⁹, semblaient poussifs aux pilotes de monomoteurs de 2 000 ch et plus ou de multimoteurs de 6 000 ch ou plus, ainsi que ridicule sa consommation, les 100 l/h qu'ils réclamaient pour former au vol civil d'anciens pilotes militaires semblaient suffisamment lourds aux finances de l'école pour ne pas gaspiller ces heures. En 10 mois, Jean et Michel alignaient l'impressionnant total de 10 heures de vol. Le plus mauvais élève de cours préparatoire n'aurait aucune difficulté à trouver la moyenne mensuelle.

S'ils ressentaient une certaine frustration, eu égard à la cadence des écoles américaines, leur instructeur par contre les combla. Antoine Guichardon était un contemporain de Mermoz ; il avait piloté les mêmes avions sur les mêmes lignes. L'opinion qu'il en avait ne correspondait pas tout à fait avec la légende que le néanmoins célèbre pilote avait laissée dans le public. "Je ne voudrais pas être mauvaise langue mais...", ainsi commençait-il ses souvenirs qui firent regretter à Jean et Michel de ne pas avoir connu ce temps. Guichardon regrettera, lui, d'être trop vieux pour pouvoir piloter Concorde. Chaque époque apporte ses joies et ses peines, la sagesse consiste à vivre pleinement avec son temps.

Antoine avait la gueule burinée, "par les filets d'air" disait-il, évoquant les Bréguet XIV, ou autres Potez à cockpit ouvert. Il portait les cheveux mi-longs, qu'il rejettait en arrière d'un geste qui rappelait celui de... Mermoz, ressemblance qu'il semblait cultiver par le trois quarts en cuir qu'il portait en toute saison, sauf les rares jours de canicule. Des manches trop courtes de ce vêtement sortaient des mains épaisses, trapues qu'on aurait plutôt vues sur les poignées d'une charrue. Lorsqu'il les posa pour la première fois sur le volant du Goéland, afin d'expliquer la "manip" (exercice) – mieux qu'un long discours –, Michel fut sidéré par la démonstration. Le vénérable Goéland dont il

⁴⁷ Rappel : Jean Navarre célèbre aviateur de la guerre 14/18

⁴⁸ Bell P 39 Airacobra. Moteur Allison 12 cylindres en V de 1200 ch, disposé au centre de l'appareil ce qui a permis l'installation d'un canon de 37 mm en plus de quatre mitrailleuses et 220 kg de bombes. Cet avion était très instable.

⁴⁹ Le Caudron Goéland, année de construction 1935. Vendu à 1 700 exemplaires dans le monde entier, il fut retenu avant guerre par la compagnie Air Bleu pour son exploitation exclusivement postale, activité reprise par Air France après-guerre.

s'efforçait de maîtriser les soubresauts, ne bronchait plus et évoluait au doigt et à l'œil de son maître. "Tu vois, ce n'est pas compliqué !" Avec Antoine, ce n'était jamais compliqué, il suffisait de savoir faire, un savoir-faire qu'il donnait envie à ses "poussins" de posséder. Un savoir-faire qui ne se bornait pas aux avions mais s'étendait au tricot ! Vous avez bien lu : tricot.

Leur Goéland d'entraînement venait d'être immobilisé pour quelques heures sur le terrain de Cormeilles, dans l'attente d'une réparation. Comment occuper ce temps ? Certains instructeurs, les jeunes, en auraient profité pour bassiner de leurs conseils leurs élèves, ce qu'Antoine appelait du pilotage en chambre.

– Qu'est-ce qu'on fait ? demanda Michel.

– Vous faites ce que vous voulez, moi je vais tricoter.

Et de son trois quarts de cuir, il sort deux aiguilles et une pelote de laine. De tout autre on en aurait déduit une certaine déviation de la nature ; de ce colosse aux mains de bûcheron qui savaient si bien caresser un manche d'avion, ainsi qu'un corps de femme pouvait-on supposer, rien ne le permettait. Sa dextérité dans le maniement des aiguilles étonnait tout autant. Devant l'air intrigué de ses élèves, il lâcha de sa grosse voix légèrement rauque :

– Je ne connais rien de mieux pour introduire le calme en soi. Vous devriez essayer, continua-t-il, un sourire ironique aux lèvres.

"Toujours rien d'Amérique ?" demandait Jean à son ami Michel de temps à autre, tout au moins pendant les premiers mois d'école. Rien. Michel avait confié au moins une dizaine de lettres aux PTT, postées à Saint-Brieuc, Rennes, Le Bourget, Enghien, Paris Champs Elysées, il en avait fait poster une par Jean à Perpignan. Les liaisons avec l'Amérique fonctionnaient ; certes, les lettres ne prenaient pas encore l'avion, mais les paquebots ne mettaient guère plus de huit jours pour traverser. Huit jours de plus pour atteindre Birmingham. Au pire un mois pour un aller et retour ! Jean avait reçu une lettre d'une certaine Pamela qu'il avait connue à Selfridge field ; elle disait se languir de lui, ne pouvait l'oublier et espérait qu'il en serait de même pour lui. Jean avait tiré un trait sur l'Amérique. Il se résolut à dire à Michel : "Elle t'a oublié mon vieux !" avant de lui révéler, bien plus tard, qu'il avait reçu une lettre de la mère de Lucie l'avertissant que sa fille venait de se marier. Le coup avait été rude. Il ne lui restait plus à Michel qu'à faire sortir Lucie de sa vie, ce qui ne fut pas facilité lorsqu'il rendait visite à sa tante qui portait le même prénom.

Jean avait coutume de dire : "Ce ne sont pas les filles qui manquent !" Il ne parlait pas des beautés locales, au nombre forcément restreint, étant donné la faible population de l'agglomération du Bourget d'après-guerre, mais de l'arrivée d'un bataillon de charme d'étrangères au pays.

En 1946, Air France s'était décidé à imiter les compagnies américaines en utilisant des femmes pour le service des passagers dans ses avions, tâche uniquement réservée aux hommes jusqu'alors. Ce fut un événement considérable, relayé par la presse, la radio ; on en fera des films. Le couple pilote-hôtesse de l'air alimentera pendant de longues années les rêves de milliers de jeunes garçons et filles. C'est à dessein que j'ai utilisé le mot "couple", car à sa fonction principale de transport de passagers, la compagnie Air France ajouta celle d'agence matrimoniale. Elle avait essayé de se garder par une clause interdisant aux hôtesses mariées d'exercer la fonction, ce qui avait entraîné un effet pervers car les premiers stages de pilotes allégèrent considérablement les effectifs des premiers contingents d'hôtesses. Jean n'avait pas manqué d'assister au "show" (on n'utilisait pas encore ce mot) organisé par la compagnie dans l'aérogare et sur les pistes du Bourget pour la présentation des premières jeunes filles retenues pour le premier stage d'hôtesses de l'air. Une grande fille brune, aux longs cheveux châtain clair, attira son attention. Dès qu'il l'aperçut, il sut que "ce serait la femme de sa vie !" Il l'avait déjà dit, sinon pensé, lui fit remarquer Michel. "Rien à voir, mon vieux !... Cette fois, c'est... Comment te dire ?... Et bien, justement, les mots me manquent pour le dire... jamais je n'ai... jamais plus je ne... ressentirai ce que j'ai ressenti !" Dès l'entrée de Jean dans la salle à manger du Cercle des Navigants tous virent qu'il s'était passé quelque chose ; Navarre semblait avoir découvert le secret de l'antigravité, tellement sa démarche était légère. À peine avait-il pris place à la table qu'il semblait flotter sur le banc !

Jean n'eut de cesse de transformer cette rencontre, au sens "rugby" du mot. Il apprit son prénom : Diane ; son nom de famille : de Chevilly ; sur où elle habitait, ainsi que ses parents. Trois jours plus tard, il lui parlait, mais se rendit compte que "ce n'était pas *in the pocket*" selon une expression

qu'il avait rapportée d'Amérique. Diane lui fit apparemment comprendre qu'il n'était encore qu'un aspirant pilote et qu'on pourrait éventuellement en reparler le jour où il arborerait quelques galons dorés sur les manches. Cet amour non transformé, bien loin de le miner, joua au contraire un rôle non négligeable d'aiguillon : Jean fut pris d'une frénésie d'apprendre qui en étonna plus d'un.

À la session de septembre, Jean obtint son brevet de Pilote de transport, il attendait avec impatience l'examen en vol lorsqu'un matin, "mémé" Génin, ainsi que l'appelaient affectueusement les pensionnaires du Cercle des Navigants, annonça lors du petit-déjeuner qu'un DC 3 de la compagnie s'était écrasé au décollage de Copenhague ; il n'y avait pas de survivant. Jean se précipita vers les toilettes pour rendre ; lorsqu'il en ressortit, il était vert. Tous avaient compris : la belle Diane de Chevilly était l'hôtesse du bord.

9

Tara renaît

Les ides de mars pointaient leur nez ; cela faisait maintenant plus d'un mois que Michel avait pris pension dans l'école religieuse d'Abaïang. Il semblait ne rien désirer d'autre, dormait beaucoup, se rendait maintenant à pied au terrain d'aviation. En ce seul endroit, son regard retrouvait un peu de vie. Le reste du temps, il paraissait perdu dans un rêve.

Si les premiers temps Lucie s'arrangeait pour s'asseoir à côté de Michel pendant les repas, elle faisait en sorte, désormais, d'attendre qu'il ait pris place, qu'il soit entouré pour s'installer au loin, en lui tournant le dos si possible ; manège que n'avait pas manqué de remarquer Alexandra. Lucie souffrait de cette amnésie, volontaire ou involontaire du Français, Alexandra en était persuadée. Elle hésita longtemps avant de tenter ce qu'elle appela un coup de poker. À la fin d'un repas où Michel, assis à côté d'elle lui avait raconté son passage de France en Espagne puis au Maroc, elle lui demanda où il avait connu sœur Lucie. Michel n'eut aucune hésitation :

- Elle m'a remarquablement soigné en Allemagne, suite à mon accident.
- Quel accident ?

Michel lui conta que son avion s'était écrasé au sol en Allemagne, qu'il avait eu la jambe cassée et qu'il était resté quelques semaines dans un hôpital militaire américain, où il avait fait la connaissance de Lucie.

- Vous ne l'aviez jamais vue avant ?
- Où ?
- En Amérique... vous avez bien été en Amérique ?
- J'y ai reçu ma formation de pilote.
- Vous auriez pu rencontrer Lucie à cette occasion.

– Lucie était canadienne, je ne suis allé au Canada que bien longtemps après. Tiens, je n'ai pas pensé lui demander si elle connaissait mon ami Mulloney, dont j'ai appris la mort il n'y a pas longtemps.

Alexandra ressentit en ce moment beaucoup de peine pour Lucie. Fallait-il lui rapporter cette conversation ? Qu'était-il préférable : être pris pour une autre ou avoir disparu de la mémoire de Michel ? Elle remit à plus tard la résolution de ce problème, ce qu'elle regrettera peu après. Deux jours plus tard, Michel rejoignit Lucie à la sortie du réfectoire. Elle marqua un recul qu'il ne nota pas, tout à son idée.

- Vous vouliez me demander quelque chose, Michel ?
- Vous êtes bien native de Montréal ?
- Non.
- De Québec alors ?
- Non plus.

– Peu importe... J'avais oublié de vous demander si vous connaissiez un bon ami à moi, aujourd'hui disparu. Il a été un avocat célèbre, puis il est resté quelque temps ministre... Brian Mulloney était son nom.

– Je n'en ai jamais entendu parler... excusez-moi, j'ai à faire.

– Dommage.

Elle l'avait quitté, retenant avec peine les larmes qui sourdaient au bord de ses paupières. Michel avait continué son chemin, perdu dans ses pensées.

Michel n'avait pas remis les pieds sur le continent nord américain avant les années 60. L'annonce, par Jean, du mariage de Lucie l'avait profondément blessé. Bien que l'Amérique fut à l'origine de sa carrière aéronautique, ce qu'il considérait comme une trahison d'une de ses enfants avait jeté un voile sombre sur ses souvenirs. Alors qu'il avait promis aux Duchateau de retourner les voir à la fin de la guerre, il n'en vit au début qu'une inutile plongée dans les souvenirs ; Eloïse de la Salle n'aurait pas manqué de l'interroger sur les circonstances qui avaient mis un terme à une aventure qui promettait tant. D'autre part, se rendre à la Nouvelle Orléans par les avions à hélice prenait au moins deux journées. Les longs parcours ne le rebutaient pas mais à condition qu'il soit au manche ; il préférait passer ses vacances sur l'eau. Il avait évoqué l'éventualité de ce voyage avec Steffi ; elle était enthousiaste à l'idée de découvrir les Etats Unis ; il serait sans doute passé à l'acte... En Guadeloupe, l'Amérique n'était plus qu'à quelques heures, mais Eva n'y tenait pas ; elle n'en donna jamais la raison. Michel supposa que, comme bon nombre de Hongrois, elle s'était sentie trahie par les Etats Unis qui les aurait incités à se révolter contre les Soviétiques pour carrément les laisser tomber quand l'Union Soviétique avait décidé de mater la révolte dans le sang et les larmes.

Ce n'est qu'à l'occasion de sa qualification sur Boeing 707 que Michel effectua ses premiers vols vers l'Amérique du Nord. Du fait de la fréquence 2/7 de la ligne Paris-Montréal les équipages demeuraient soit 3 jours soit 4 dans la cité canadienne. Dès son premier séjour, Michel s'enquit de retrouver Brian Mulloney qu'il avait abandonné, le cœur serré, en haute montagne dans les Pyrénées. Ce ne fut pas difficile : la première personne à qui il s'adressa, un agent d'Air France de nationalité canadienne, lui répondit qu'il connaissait un ministre des Transports qui portait ce nom. Le lendemain, en début de matinée, il s'adressait en français au standard du ministère à Ottawa. *“Can't you speak english !”* lui fut-il répondu. Il reposa sa question en anglais ; on l'adressa au secrétariat où on lui demanda cette fois de parler français. Le ministre n'était pas encore arrivé, mais on ne manquerait pas de lui transmettre le message. Il s'apprêtait à rejoindre son équipage en fin de matinée quand le téléphone retentit dans sa chambre. Il reconnut immédiatement la voix bien que près de vingt années se soient écoulées. *“Pour combien de temps êtes-vous à Montréal ?... Je vous invite à passer le week-end avec nous, je vous promets une surprise.”* Le jour même, en milieu d'après-midi – on était vendredi, Michel ne repartait que le lundi soir – il prenait un taxi à destination de Terrebonne, petite localité au bord de la rivière des Mille îles. Un hydravion-taxi l'attendait ; le pilote était un jeune Québécois à l'accent à couper au couteau. Décollage, virage sur l'aile alors que le flotteur bâbord effleurait encore l'eau, prise de cap vers les Laurentides, région où la terre se disputait avec l'eau pour l'occupation des sols. Une heure trente plus tard, l'hydravion faisait un passage en rase toit sur une belle *“cabane”* implantée au bord d'un lac, dont Michel ne comprit pas le nom. Peu après, l'hydravion glissait sur une eau un peu noire en direction d'un ponton auquel était amarré un hydravion identique et sur lequel attendaient un homme et une femme. Moteur au ralenti, l'homme ouvrit la porte et dit d'une voix parfaitement compréhensible cette fois : *“Bienvenue au Lac aux loutres”*. Michel descendit, prit son bagage sur le siège arrière, referma la porte. Le rugissement du moteur le fit se retourner ; le pilote avait remis les gaz sans douceur et s'éloignait à grande vitesse du ponton. *“Encore un cowboy !”* pensa Michel. C'est alors, qu'après avoir serré la main de Brian qui n'avait guère changé à part la couleur des cheveux, il ouvrit de grands yeux en face de la deuxième personne, de sexe féminin.

– Ça par exemple ! s'écria-t-il, si je m'attendais à vous trouver ici !

– Je vous avais prévenu, Michel, que vous seriez étonné, je vous autorise à embrasser mon épouse.

Michel s'avança, et embrassa sur les joues l'épouse de Brian. Il se souvint du dernier baiser qu'ils avaient échangé ; il était autrement passionné et mouillé de larmes. La nouvelle épouse de

Brian n'était autre que Lucienne, son amour de jeunesse qu'il avait retrouvée à Pau avant son passage en Espagne.

— Allons prendre un thé, dit Lucienne, nous avons tellement de choses à nous dire, nous ferons la visite plus tard !

— Etes-vous marié, Michel ?... combien d'enfants ? Nous avons une fille, mais elle est couchée, elle a un peu de fièvre.

Rémi Martin, le guide qui les avait fait passer en Espagne, avait tenu parole. Il avait récupéré Brian à son retour. Il s'était fait accompagner d'un des berger espagnols. Le blessé étant incapable de marcher, ils avaient confectionné un brancard afin de le transporter. Il leur avait fallu une semaine pour atteindre la bergerie de départ en France. L'Espagnol était reparti avec un bon viatique en dollars canadiens ; quelques jours plus tard, le camion gazogène de l'entreprise Junois l'avait récupéré ; le soir même il regagnait son abri dans les dépendances du Château d'Henri IV.

« J'y suis resté un mois, soigné admirablement par Lucienne, qui ne pouvait cacher la tristesse occasionnée par votre départ. J'avais déjà cru deviner, avant ; elle me le confirma. J'ai refait une tentative de passage en septembre ; en octobre j'étais à Londres où j'ai terminé la guerre à l'état-major d'Eisenhower. Est-ce son exemple ? Toujours est-il qu'au moment où il se faisait élire à la présidence des Etats-Unis, je me suis lancé dans la politique. J'étais moins connu que lui, mon parcours a été semé d'embûches, mais je ne regrette rien sinon de ne pas avoir eu suffisamment de temps à consacrer à mon épouse atteinte d'une grave maladie. À sa mort, je me suis consolé dans le travail, puis, dix ans après la fin de la guerre, j'ai voulu retourner en Europe, revoir les différents endroits où j'étais passé, en commençant par l'Angleterre qui se remettait difficilement de son effort. Puis je me suis rendu en France, ai retrouvé deux ou trois endroits où j'avais posé mon Lysander, pour terminer par Pau. J'avais souvent pensé à ma dévouée infirmière, avais songé à lui écrire, mais n'étais jamais passé à l'acte. L'entreprise Junois avait prospéré, les lieux où il nous avait cachés étaient devenus des entrepôts. Je lui ai demandé des nouvelles de Lucienne. "Cela ne va pas trop bien, elle songe à divorcer, m'a-t-il répondu. Son mari a été inquieté après la guerre, il s'est mis à boire, est devenu violent." Il nous a ménagé une entrevue. Ce n'était plus la Lucienne que nous avions connue, vous et moi, Michel. Je lui ai proposé de refaire avec moi le parcours de ma première tentative d'évasion. Nous avons passé une semaine en montagne. J'aurais voulu prolonger mon séjour, car j'imaginais mal me séparer d'elle. Je lui ai proposé de l'épouser dès qu'elle serait séparée de son mari. Elle a demandé à réfléchir. Je lui ai écrit tous les jours dès mon retour au Canada. "Qui est donc cette madame Lucienne Roustan ?" a fini par me demander ma secrétaire. "Une personne qui compte beaucoup pour moi," lui ai-je précisé. Elle ne me répondait que de temps en temps, puis, soudain, au printemps de l'année suivante, elle m'a annoncé son arrivée. Elle est devenue madame Mulloney. »

La réaction de Michel avait été mitigée. Heureux qu'elle ait trouvé un mari à sa hauteur et un peu frustré que ce ne fut pas lui, bien qu'il fût marié à Eva depuis plus de trois ans. Lui aussi avait songé à la revoir ; par sa sœur, la femme du garagiste Boullard, il avait su que Lucienne habitait toujours Pau ; il avait obtenu son adresse, mais n'avait pas écrit. Il avait rencontré Steffi, puis Eva ; Lucienne avait rejoint les zones de sa mémoire profonde.

Au cours du séjour au Lac aux mille loutres, il avait plusieurs fois eu l'occasion de se trouver seul avec Lucienne. Une seule fois, elle avait évoqué le passé. "J'ai souvent pensé à toi, Michel, j'ai espéré longtemps qu'à la fin de la guerre tu viendrais me rendre visite. J'ai appris que tu étais entré à la compagnie Air France, je t'ai écrit une longue lettre que je n'ai jamais postée. Si je l'avais fait, que ce serait-il passé ?" "Je serais venu te voir," avait répondu Michel, sans aucune hésitation. Elle avait poussé un soupir puis avait conclu : "C'est peut-être mieux ainsi, je suis très heureuse avec Brian."

Brian avait proposé à Michel de le qualifier sur hydravion. Ils s'étaient posés sur des dizaines de lacs aussi sauvages les uns que les autres. Bien qu'il fut invité de façon permanente, aussi bien à Ottawa qu'au Lac aux mille loutres, Michel espaça ses visites. Lorsqu'il quitta la ligne de Montréal il ne les avait revus que trois fois. Ils s'étaient écrits irrégulièrement. Un jour qu'il revenait de New York à Paris en Concorde, il avait eu la surprise d'avoir Brian comme passager. Elisabeth était une des hôtesses ; ils avaient sympathisé. Brian n'avait pas tardé à comprendre qu'elle était la maîtresse de Michel, il avait réitéré son invitation pour les deux cette fois. Un mois plus tard, une simple carte de Lucienne leur avait annoncé la mort de son mari.

À Abaïang, la rentrée des classes approchait, on ne pourrait garder l'homme qui avait tant bouleversé la petite communauté ; il aurait fallu prévenir sa famille, alerter le consulat de France le plus près. C'était à sœur Lucie de le faire, elle était la directrice. Quand Alexandra s'aperçut que rien n'avait été fait, elle osa en demander la raison. La réponse de Lucie ne l'étonna qu'à moitié :

- Je n'ai tout simplement pas pu !
- Il serait peut-être temps de le faire !
- Oui, faites-le à ma place, Alexandra.

C'est à ce moment qu'à tout hasard, elle demanda à Lucie si elle n'avait pas été infirmière pendant la guerre en Allemagne.

– Je n'ai fait le voyage d'Europe que bien longtemps après la guerre... mais pourquoi me demandez-vous cela ?

- On aurait pu se rencontrer à Berlin !

Radio cocotier devança Alexandra. À Paris, Papeete, Nouméa, on sut où se trouvait Michel. Pour une fois l'avion avait été plus rapide que le téléphone. Le nœud de communication fut Nauru. Cet îlot de 21 km², habité par 8 000 âmes fait partie de ces *happy few* petits pays dont le revenu par tête est égal à celui du Japon. Il n'est pas le fruit d'un travail acharné ou de compétences particulières, mais provient tout simplement d'une rente. Pour les autres *happy few*, elle vient du sous-sol ; à Nauru, c'est du sol : l'île n'est qu'un immense caillou de phosphate. Dans quelques dizaines d'années Nauru n'existera plus mais ses habitants continueront à vivre de leurs rentes, en Australie ou ailleurs. Bien placée sur les routes aériennes, puisant ses capitaux dans une caisse sans fond, il était normal qu'Air Nauru devienne une compagnie d'aviation sans aucune commune mesure avec le nombre de ses habitants. Le Twin Otter qui desservait les Iles Kiribati appartenait à Air Nauru ; la majorité de ses pilotes étaient Australiens. Sans attendre le 1^{er} mars pour lancer une recherche officielle, Jim Sommer, le commandant d'UTA, avait alerté le petit monde aéronautique. C'est ainsi qu'un pilote d'Air Calédonie International apprit de la bouche de Patrick O'Brian qu'un ancien pilote de Concorde, un Français, se trouvait en convalescence dans un pensionnat religieux d'une des îles Kiribati.

En début d'après-midi du 20 février 1985, Patrick O'Brian, en uniforme près de son Twin Otter, regardait les passagers descendre du Boeing 737 d'Air Nauru en provenance de Nadi aux Iles Fidji. Son œil s'alluma soudain à la vue d'une belle jeune femme rousse vêtue d'un short et d'un polo qui semblait chercher quelque chose. Il n'hésita pas et s'avança vers elle. "Looking for something ?" lui lança-t-il.

- L'avion pour Tarawa.
- C'est celui-ci, répondit Patrick en désignant son appareil.
- Un Twin !
- Vous connaissez ?
- Je suis pilote.
- Privé ?
- Pilote de ligne.

O'Brian fit une moue admirative :

- British Airways ?
- Air France.
- Je vous avais pris pour une anglaise, d'origine irlandaise, comme moi.
- Désolée mais je suis petite bretonne⁵⁰, de nationalité française.
- Vous parlez bien pour une...
- J'ai passé mon brevet de pilote privé en Angleterre.
- Et qu'allez-vous donc faire à Tarawa... si je ne suis pas indiscret ?

⁵⁰ Géographiquement le Royaume Uni s'appelle Grande Bretagne, l'extrême Ouest de la France portant le nom de Petite Bretagne.

— Vous ne l'êtes pas... et vous allez peut-être me donner un peu plus de précisions. J'ai appris qu'un Français serait en convalescence dans un pensionnat religieux dans une des îles Kiribati.

— Un pilote en retraite ?

— C'est cela, vous savez où il est ?

— Je le vois pratiquement tous les jours.

Où ? quand ? comment va-t-il ? Les questions se succédaient sans attendre les réponses. À celle concernant la raison de sa présence et de la nature de sa maladie, O'Brian ne put répondre. À vrai dire il ne s'en était guère inquiété ; l'eut-il fait qu'il n'en aurait pas appris davantage : pas plus Paul que les sœurs n'auraient osé transgérer les consignes de discrétion de leur directrice.

— C'est un parent à vous ? Votre père ?

— Il m'est très cher, se contenta de répondre Elisabeth. (Rassurée, elle se transforma en impatiente, consultant sa montre à tout moment, se désespérant que le temps passe si lentement.)

Jamais un avion ne lui avait paru aussi lent. O'Brian lui avait offert de prendre place au siège copilote. Il ne le proposait qu'à des passagères jeunes et jolies, denrée rare sur ses parcours ; les îles Kiribati ne constituaient pas encore une destination touristique. Le jeune Patrick faisait alors un peu de cinéma afin d'impressionner sa passagère ; cette fois c'est lui qui se sentait petit garçon.

L'escale de Tarawa qui ne dura pourtant que dix minutes parut une éternité à Elisabeth. A peine avaient-ils redécollé de cet atoll qu'elle demanda : "C'est où Abaïang ?" Le pilote pointa du doigt dans une direction. Au bout d'un moment une forme sombre se dessina à l'horizon.

— C'est comment ?

— Un trou comme toutes ces îles.

A partir de ce moment, Elisabeth garda son regard obstinément fixé sur la tache qui grandissait selon un rythme horriblement lent. Enfin le Twin survola le terrain. Quelques personnes se tiraient non loin de la piste ; Elisabeth s'efforça d'y reconnaître une certaine silhouette, en vain. L'avion se posa, court ; O'Brian s'était appliqué. Cela n'eut pas l'air d'impressionner sa passagère dont le cou était en rotation perpétuelle.

— Abaïang les bains, dit Patrick en coupant un des moteurs, le gauche, du côté où descendait les passagers. Bon séjour, ajouta-t-il à destination d'Elisabeth qui s'était levée précipitamment de son siège.

Se rendant soudain compte que son impatience n'excusait pas sa muflerie, parvenue dans la cabine passagers, Elisabeth se retourna, esquissa un sourire un peu forcé, tendit une main au jeune collègue :

— Merci, merci pour tout.

O'Brian prit sa main, ne dit rien pour la bonne raison que ce qu'il était en train de penser était indicible : "C'est pas juste que ce "vieux" soit son amant !"

Descendue de l'avion, Elisabeth cherchait toujours désespérément une silhouette connue quand un pick-up déboucha d'un chemin et vint se parquer tout près de l'appareil. En descendit un Noir avec une tête de pirate puis un Blanc dont l'apparition fit faire un bond à son cœur. Elle se précipita à sa rencontre en criant : "Michel, Michel". Elle se préparait à se jeter dans ses bras quand le vide qu'elle nota dans le regard de Michel l'arrêta. Le cœur à la dérive, elle murmura :

— Michel, c'est moi Elisabeth.

Il lui tendit une main :

— Bonjour, Elisabeth.

Elle prit sa main dont elle reconnut le contact, une main qui savait si bien la caresser. Elle tenta de la garder en espérant que cette intimité qu'elle ressentait éveillerait quelque souvenir en Michel. Il retira sa main, puis se dirigea vers le pilote de l'avion qui ne comprenait plus rien au vu de la scène qu'il n'avait pas manqué de suivre de loin. Désemparée, elle entendit : "Je m'appelle Paul, et vous ?" "Elisabeth", répondit-elle machinalement, tout en se retournant. C'était le Noir à la figure de pirate qui venait de s'adresser à elle. Il lui souriait, ajoutant :

— C'est moi qui l'ai trouvé évanoui à bord de son bateau.

— Tara ?

— Oui, quelque chose comme cela.

Où ? Quand ? Comment ? Les questions se pressèrent de nouveau. C'est alors qu'elle comprit pourquoi Michel ne l'avait pas reconnu. Paul lui apprit également qu'il semblait vivre normalement,

qu'il conduisait le truck mieux que n'importe qui et qu'il restait de longs moments à discuter d'avions avec le pilote australien. Ce qui semblait être le cas présentement. Elle revint sur ses pas. Elle entendit Patrick dire que son père venait de terminer la restauration de son P 40, et qu'il invitait Michel à venir l'essayer. "Ce sera avec grande joie !" répondit Michel. Elle se souvenait vaguement que le Curtiss P 40 était un avion de chasse de la dernière guerre ; Gregory lui en avait parlé le premier en faisant le parallèle avec le Spitfire. Puis ce fut Michel qui lui avait raconté son lâcher sur cet avion. Comment pouvait-il imaginer piloter de nouveau un avion ancien alors qu'il avait perdu une partie de sa mémoire ? La voyant s'approcher, O'Brian dit :

– Cette jeune femme était tellement pressée de vous revoir qu'elle aurait voulu que je transforme mon Twin en Concorde.

– Oui, se contenta de répondre Michel en jetant un regard vide d'expression sur Elisabeth.

Puis Michel aida Paul à charger le truck. Quand ce fut terminé, il s'installa au volant, cependant que Paul jetait son regard alternativement de Michel à Elisabeth.

– Apparemment ce n'est pas l'homme que vous cherchiez, dit O'Brian, vous retournez avec moi ?

– *Mind your ass !*⁵¹ lui lança-t-elle avec hargne.

Il n'eut plus qu'à plier bagage, remonter dans son Twin en jurant qu'on ne le reprendrait plus à faire le beau en face d'une rousse, vers lesquelles il était pourtant viscéralement attiré. Il manqua la scène suivante au cours de laquelle on vit Elisabeth monter à bord du truck et s'installer entre Michel et Paul, les deux apôtres.

Lucie plut immédiatement à Elisabeth. Etait-ce parce qu'elles aimaient le même homme ? C'est Alexandra qui lui apprit la malheureuse et combien émouvante histoire de Michel et Lucie. Au contraire de bon nombre d'hommes, Michel était très discret sur sa vie sentimentale. La seule femme dont il parlait volontiers était Eva, la mère de ses enfants ; c'est au cours de conversations d'équipage qu'elle avait appris la tragédie de Steffi, la première épouse de Michel, disparue dans un accident d'avion.

Alexandra avait pris les choses en main dès l'arrivée d'Elisabeth au pensionnat. Imaginant tout d'abord qu'Elisabeth était la fille de Michel, elle lui avait posé la question sans prendre de gants ; la réponse de la jeune femme ne lui laissa plus que la seconde alternative. Elle l'avait interrogée longuement, arguant d'un prétexte clinique qui n'était pas la motivation première. "Il ne reconnaît pas non plus Lucie", répondit Alexandra lorsqu'Elisabeth lui raconta la scène de l'aérodrome.

– La mémoire lui reviendra-t-elle un jour ? Que dois-je faire ?

– Nous sommes complètement désarmés en face de ces phénomènes, pas un ne réagit de la même façon. Tout ce qui touche à l'aviation n'a apparemment pas disparu, ce qui est bon signe. Je vous dirais bien : "Remettez-vous en à Dieu !" mais faudrait-il encore que j'y croie moi-même !

La lune argentait les eaux de la baie, une brise tiède agitait les cocotiers au-dessus d'elles ; Lucie et Elisabeth conversaient en se déplaçant lentement sur le sable. Comme chaque soir, depuis son arrivée, elles prenaient toutes les deux le chemin de la plage. Le premier soir, Michel ne s'était pas présenté au repas ; il s'était enfermé dans sa chambre dès le retour de l'aérodrome. Lucie avait placé Elisabeth à sa table, elle l'avait fait parler de Michel ; devant les sœurs, la jeune femme avait évoqué le milieu d'une grande compagnie aérienne ; elle avait renforcé encore un peu plus l'image de l'homme idéal que représentait Michel pour ces femmes jeunes et moins jeunes qui avaient choisi une vie sans homme.

– Il ne vous a pas reconnue non plus ? Moi, il me prend pour une autre. En un sens, cela vaut peut-être mieux.

– Qu'est devenu Tara, son bateau ?

– J'ai chargé Paul de sa remise en état, elle ne saurait tarder. Nous nous demandions comment nous allions le convoyer jusqu'ici ; vous m'avez apporté la réponse.

⁵¹ Occuez-vous de vos fesses !

Deux jours plus tard, Michel revenait du terrain avec sœur Benedict lorsqu'il jeta un coup d'œil machinal à la baie. À la grande frayeur de son accompagnatrice, il freina brutalement.

– Que se passe-t-il ? demanda la jeune religieuse.

Elle n'eut pas la réponse car Michel avait sauté littéralement à terre pour se précipiter sur la plage. Un beau bateau blanc affalait ses voiles cependant qu'à l'avant Paul mouillait l'ancre.

– Ohé Tara, cria Michel.

– Ohé, répondit une voix de femme.

– J'arrive, cria Michel et il se jeta à l'eau.

Lorsqu'il émergea tout ruisselant de l'échelle de pont qu'Elisabeth avait mise à l'eau, elle lui lança :

– C'est la deuxième fois que je te récupère de l'eau. Il ne faudrait pas que cela devienne une habitude.

– Qu'est-ce que tu fous là à bord de mon bateau, Lisbeth ?

Elle ouvrit les bras ; il ne s'y précipita pas. Le baiser fut tiède, légèrement salé, mais il combla Elisabeth davantage qu'une folle étreinte car elle avait réintégré l'esprit de Michel.

Après une rapide inspection de Tara, son skipper voulut tout savoir. Paul lui conta comment il avait repéré le bateau échoué sur un banc de corail à l'entrée de la passe de Tarawa, découvert son propriétaire inanimé dans sa cabine ; comment il l'avait transporté à bord de son prao et emmené chez les sœurs.

Les élèves du pensionnat d'Abaïang qui rentraient de vacances à bord d'un gros bateau de transport à moteur eurent la surprise de croiser un beau voilier blanc qui s'éloignait toutes voiles déployées sous une faible brise ; à sa poupe, ils purent lire : Tara, Brest ; à la barre se tenait une jeune femme à la crinière rousse qui leur fit un joyeux signe de la main auquel ils répondirent. Sur la plage, les sœurs, dont ils allaient dépendre pendant quelques mois, agitaient également leurs mains, de même que Paul qui leur faisait si peur quand sœur Lucie le chargeait de les réprimander. Avant d'embarquer, Michel avait remercié Lucie de l'avoir si bien soigné une deuxième fois ; le cœur de la directrice du pensionnat s'était une nouvelle fois rétracté. Lorsqu'Elisabeth s'était à son tour approchée, elle avait retrouvé un semblant de calme ; elle l'avait entraînée un peu à l'écart pour lui confier : "Rendez le heureux, ce que Dieu n'a pas voulu pour moi !" Puis, c'est à l'oreille qu'elle lui avait chuchoté la suite.

– Je n'y manquerai pas, ma sœur, c'est une promesse, avait répondu Elisabeth, les yeux brillant d'émotion.

– Lucie, Elisabeth ! Faites-moi le plaisir de m'appeler Lucie.

– Je n'y manquerai pas, Lucie, et c'est avec une réelle tendresse qu'elle avait posé ses lèvres sur une peau qui commençait à se parcheminer.

Nouméa

Après une traversée sans histoire, Tara et son équipage franchirent la passe de Boulari, balisée par le phare Amédée, qui permet l'entrée dans le grand lagon calédonien. Au cours d'un contact radio sur 121.5 MH⁵² avec un DC 10 d'UTA, Michel avait donné une estimée pour son arrivée. La personne qui réceptionna l'amarre que Michel lança en abordant le quai de passage de la baie de la Moselle à Nouméa, n'était autre que son fils Peter. À ses côtés se tenait sa mère, Eva.

Après avoir coupé le moteur, Elisabeth assista, le cœur serré, aux retrouvailles familiales de Michel ; si près du but, allait-elle échouer ? Qu'Eva se soit déplacée ne signifiait-il pas qu'elle revenait vers son ex-mari qui ne l'avait pas oubliée ; certaines réflexions de Michel étaient significatives. Et pourtant, pendant la traversée, elle avait retrouvé un Michel, certes différent de celui qu'elle avait quitté aux Canaries, moins fougueux, moins surhomme, mais en définitive plus humain. Lorsqu'elle avait évoqué une vie familiale avec des enfants, en un endroit qu'il choisirait, il n'avait pas fait machine arrière toute, en plaisantant qu'il avait bien le temps d'y penser, qu'il n'avait pas terminé son tour du monde ; il avait simplement répondu : "Ce n'est pas idiot, pas idiot du tout !" À certains moments de la journée, il avait encore des temps d'absence ; elle le retrouvait assis sur un des bancs du cockpit, contemplant ses pieds ou au contraire le regard perdu à l'horizon. Elle se gardait alors de troubler cette plongée dans un ailleurs où elle ne pouvait avoir accès. Lorsque cette brume enveloppant son esprit se levait, il portait la main à la tête et se la frottait vigoureusement, du côté droit. Elle n'avait osé l'interroger sur les circonstances de l'accident. Ce ne pouvait être un coup de bôme comme celui qui l'avait jeté à la mer pendant la traversée de Guadeloupe à Panama. Paul lui avait raconté en détail comment il l'avait trouvé, évanoui, dans sa cabine, ce qui signifiait un fort coup de roulis qui l'avait projeté contre la paroi de la cabine pendant qu'il se reposait ou simplement dormait. Ce fut lui qui évoqua le sujet au bout de quelques jours de mer ; il ne se souvenait de rien, sinon que, suivant le conseil de Jim Sommer il s'était dérouté dans le nord afin d'éviter un cyclone et qu'il avait songé ensuite à faire une escale à Wallis et Futuna⁵³. L'hypothèse que formula Elisabeth lui sembla la bonne. Combien de temps était-il resté évanoui ? C'est encore Elisabeth qui lui donna la réponse : huit jours. Oh, rien de sorcier ! il lui avait suffi de noter la date de la dernière annotation sur le livre de bord et de la rapprocher du jour où Paul l'avait retrouvé. A un ou deux jours près, car Paul n'avait pas passé plus de deux jours à Tarawa et il était formel : à son voyage aller il n'y avait aucun bateau à l'endroit où Tara s'était échoué.

- La prochaine fois je m'endormirai pour toujours.
- Pourquoi tu dis ça ?
- La première fois je ne suis resté évanoui qu'à peine une journée.
- C'était où ?
- En Amérique, pendant la guerre... J'étais chez les parents d'une amie...
- Qui s'appelait ?
- Lucie... elle m'avait emmené faire un tour à cheval et j'ai fait une chute.
- Le même prénom que la sœur d'Abaiang.
- Le même prénom en effet.

Elisabeth nota une étrange lueur dans le regard de Michel. Elle se demanda alors s'il fallait lui révéler la vérité.

- C'était aussi celui de l'infirmière qui m'a soigné pendant la guerre.
- D'après ce que tu m'as dit, elle était canadienne.
- Oui.

⁵² Rappel ; il s'agit de la fréquence de secours de l'aviation de transport.

⁵³ Territoires français d'Outre mer (T O M)

- Sœur Lucie est Américaine.
- Le Canada est en Amérique.
- Citoyenne des Etats Unis, si tu préfères.
- Américaine tu dis !

Elisabeth se rendit compte qu'elle jouait un jeu dangereux. Par Alexandra et Lucie elle-même, elle avait pris connaissance de la liaison passionnée de Michel et Lucie, une quarantaine d'années auparavant. Réveiller ce souvenir en Michel n'allait-il pas faire renaître ce sentiment ? Mais d'un autre côté, Lucie avait semblé tellement souffrir d'avoir disparu du souvenir de celui qu'elle avait tant aimé et qu'elle aimait encore sans doute !

– Du Sud des Etats Unis, d'Alabama pour être plus précise... N'est-ce pas dans cet Etat que tu as fait ton entraînement ?

Elle suivit littéralement dans le regard de Michel, la lente remontée du souvenir.

- C'était ma Lucie ! (Le "ma" fit mal à Elisabeth) Pourquoi ne me l'a-t-elle pas dit ?
- Elle l'a fait, à demi mots, mais a pensé, tout au moins au début, que tu jouais à l'amnésique.
- Lucie !... Comment est-elle arrivée là ?

Elisabeth lui conta la malheureuse histoire d'une jeune fille trompée atrocement par sa mère, à laquelle elle n'avait pardonné qu'en toute dernière extrémité. Elle lui raconta l'épisode de Dakar où il était passé devant Lucie, sans la voir.

- Qu'aurais-tu fait si elle s'était présentée ?
- J'aurais tout fait pour qu'elle quitte les ordres.
- Et si elle n'avait pas voulu !
- Que t'a-t-elle dit, elle ?
- Qu'elle s'en est voulue pendant longtemps de ne pas s'être manifestée... elle a eu peur que tu aies quelqu'un d'autre dans ta vie.

– Steffi était morte ; je n'avais pas encore rencontré Eva.

Elisabeth observa un long silence avant de poursuivre :

- Et maintenant ?
- Maintenant quoi ?
- Ne vas-tu pas reprendre l'avion dès que nous aurons atteint Nouméa ?

Michel ne répondit pas tout de suite. Il se leva, alla à l'avant où il resta un long moment, la main sur l'étai de foc, bercé par l'étrave de Tara fendant l'eau joyeusement. Quand il revint, son visage semblait apaisé.

– À ta question, c'est non... Mais je lui dois des excuses.

C'est alors seulement qu'Elisabeth osa évoquer un sujet qui lui tenait tellement à cœur :

- Je lui ai promis qu'elle serait la marraine de notre premier enfant.
- Pas idiot du tout, pas idiot !... c'est elle qui y a pensé ou toi ?
- C'est elle.

– Je lui écrirai une longue lettre quand nous serons à Nouméa, si tu n'y vois pas d'inconvénient.

– Au contraire.

Elle lui écrirait de son côté ; que lui dirait-elle ? Peu importe, il fallait qu'elle lui écrive.

L'écueil Lucie ayant été évité, s'en présentait un autre : Eva. Première fois qu'Elisabeth voyait Eva au naturel. Aussi belle, sinon davantage que sur les quelques photos que Peter lui avait montrées. Belle et racée, cette femme avait une superbe allure. Pas étonnant que Michel en ait été follement amoureux ! Elle aussi avait vécu un amour passionné en Hongrie pendant la révolution de 1956 ; aucun autre homme n'avait pu le lui faire oublier, ni Michel, ni le médecin avec qui elle avait vécu quelques années. Elle vivait seule à Lyon, maintenant. Elle se déplaça sur le quai à la hauteur du cockpit et lança :

– Vous êtes Elisabeth ? Je me présente : Eva, la mère des enfants de Michel. Puis-je monter à bord ?

Elisabeth lui tendit la main ; Eva sauta avec légèreté sur le pont :

– Voici donc le ou la fameuse Tara. Peter m'en a beaucoup parlé ; je ne l'avais vu qu'en photo. "Comme moi pour vous !" pensa Elisabeth.

Elle tint à ce qu'Elisabeth lui fasse visiter le bateau ; elle ne semblait pas du tout étrangère à ce milieu.

– Beaucoup plus large et confortable que Kristina ! se fit-elle la réflexion tout haut. (Remarquant le haussement de sourcils d'Elisabeth, elle s'exclama :) Michel ne vous a pas dit qui était Kristina ? Il est terrible avec sa manie de garder les choses pour lui, des choses souvent insignifiantes. Il vous a parlé de Steffi ?... Moi non plus, c'est par Yannick que je l'ai appris, vous connaissez Yannick ?... Un charmant garçon, je n'en dirais pas autant de sa femme, vous la connaissez aussi ?

La glace avait été brisée si vite qu'Elisabeth n'en revenait pas. Eva n'était pas du tout cette femme un peu hautaine, perdue dans une rêverie permanente, telle que la décrivait Michel.

Elles s'étaient assises dans le carré après qu'Elisabeth lui ait fait voir la cabine où l'accident était survenu, ainsi que le trou dans la coque, bien réparé à Tarawa.

– Que vous a-t-il dit de moi ? (Avant qu'Elisabeth ne lui réponde, elle poursuivit :) Il m'a toujours mis sur un piédestal que je ne mérite nullement et où je me sentirais fort mal à l'aise. (Elles bavardèrent ainsi un bon moment, donnant naissance à une véritable amitié qui durera, en dehors de Michel.)

Des pas se firent entendre au-dessus d'elle, suivis par une voix à l'accent polynésien :

– Où êtes-vous ? On peut venir ?

Elisabeth remonta dans le cockpit où se tenaient deux jeunes femmes dont elle connaissait l'existence mais qu'elle n'avait jamais vues.

“Teora”... “Elisabeth”... “Clara”... “Elisabeth”

Autant l'accueil de Teora fut chaleureux : elle s'avança pour embrasser Elisabeth, autant celui de Clara fut impersonnel, à la limite de l'hostilité. Ce fut Elisabeth qui avança la main que la fille de Michel ne prit qu'après une courte hésitation. Par son père, Elisabeth savait que Clara, après avoir passé brillamment son agrégation, enseignait la philosophie dans un lycée parisien. Un peu plus grande que sa mère, elle en avait les yeux en amande et les pommettes légèrement saillantes ; les lèvres étaient un peu plus pincées et le cou moins long.

– Eva est en bas ? demanda Teora.

– Nous bavardions dans le carré, répondit Elisabeth.

– Je peux ? demanda Teora.

– Je vous en prie.

Teora s'engagea à reculons sur l'escalier ; ce que ne fit pas Clara. Elisabeth n'eut pas le temps ou ne voulut pas la prévenir : la descente se termina brutalement. Avant de les rejoindre dans le carré, Elisabeth jeta un œil vers le quai où Michel tenait une conversation animée avec son fils et un homme qu'elle supposait être Jim Sommer le pilote d'UTA.

Clara était plus marie et vexée qu'elle n'avait mal.

– Un escalier de bateau ne se descend jamais qu'en arrière, lui dira son frère, quelque temps plus tard.

– Comment le saurais-je ? maugréa la jeune femme, papa ne m'a jamais invitée sur son bateau.

– Tu l'étais pour sa mise à l'eau, mais tu n'es pas venue.

– Je préparais un examen, autrement sérieux que vos examens de pilotes !

Peter serra les mâchoires ; il n'avait toujours pas compris ce qui motivait l'aversion de sa sœur envers les aviateurs. Il se contenta de lui répondre :

– Les intellectuels n'ont pas leur place dans les airs, même si souvent ils sont éthérés.

Clara encaissa en serrant les lèvres. Elle s'en voulait de sa sortie sur les pilotes, mais c'était plus fort qu'elle. Il faudra un certain temps pour comprendre son attitude. Son père et son frère tomberont des cieux lorsqu'elle leur annoncera son mariage avec un collègue de Peter, père de deux enfants et qui avait beaucoup tardé à divorcer.

– Comment ça s'est passé avec les filles ? demanda Michel, un peu plus tard.

– Bien, surtout avec Eva et Teora, répondit Elisabeth.

Il ne s'appesantit pas sur la restriction que laissait supposer la phrase.

La rivière de Crac'h

- Gwenaëlle, qu'est-ce que je t'ai dit ?"
- Tu m'as dit quelque chose, papa chéri ?
- Je t'ai dit de ne pas prendre Thermidor pour un poney.
- C'est lui qui m'a demandé.
- En quelle langue ?
- En langue chien, pardi !

Michel sourit ; Elisabeth avait raison, il n'aurait jamais le dernier mot avec sa fille. Heureusement qu'il y avait sa mère pour représenter un pôle d'autorité, sinon c'était la délinquance assurée.

À la question, rituelle et un peu bête, qu'aiment poser les "grands" : "Qu'aimerais-tu faire plus tard ?", la réponse de la fille était la même que celle du garçon.

- Commandant d'avion, comme maman, disait Gwenaëlle.
- Pilote de Concorde, comme papa, claironnait Erwan.

La compagnie Air France n'en avait pas fini avec les Le Guen !

Le rêve d'Elisabeth s'était réalisé. Elle avait abandonné sans aucun regret son nom de Rospars pour celui de Le Guen ; Michel était le père de ses deux enfants. Ils avaient fait construire une belle maison bretonne en granit rose et toit d'ardoises, baptisée Ty Kozh (la vieille maison). Bien que neuve, on lui avait donné ce nom afin de l'ancrer dans le passé. Le terrain se terminait par un quai qu'inondait deux fois par an – aux marées d'équinoxe – la rivière Crac'h. À ce quai était amarré, par un système coulissant, le valeureux Tara, après un tour du monde qui avait failli se terminer malencontreusement sur les coraux de Tarawa. Son propriétaire avait renoncé à lui faire terminer la boucle par ses propres moyens, bien que l'idée ait séduit Elisabeth ; les deux fortunes de mer survenues à Michel l'avaient apparemment dissuadé de courir un troisième risque. Il avait, sagement, bien qu'avec un certain regret, car cela signifiait qu'il n'était plus ce qu'il avait été, décidé de faire transporter Tara par cargo de Nouvelle Calédonie au Havre. La dernière grande virée de Tara avait été le parcours du Havre à la Trinité où Tara avait mouillé en attendant que ses propriétaires se décident pour un mouillage privé, bien à lui. Il se contenterait désormais de sorties de la journée, d'incursions aux nombreuses îles qui bordent la côte sud de la Bretagne pour y emmener amis du couple ou simplement la cellule familiale pendant les congés de madame. Car, sur l'insistance de Michel, Elisabeth n'avait pas quitté Air France comme elle en avait émis l'intention.

– Tu as voulu être l'égale des hommes, sois le jusqu'au bout. Aurais-tu imaginé un seul instant que je puisse abandonner mon métier de pilote sous prétexte d'élever mes enfants ?

- N'es-tu pas en train de me dire que tu ne supporterais pas ma présence quotidienne ?
- Disons que cette sage décision satisferait les deux !

Quand, après une semaine passée en famille, il lui fallait faire les valises, y plier son uniforme de commandant de bord long courrier sur Airbus 340, le cœur d'Elisabeth languissait. Elle embarquait à bord de la Renault Espace en même temps que Gwenaëlle et Erwan, auxquels s'ajoutait Thermidor, le Terre Neuve qui était toujours le premier à bord de Tara pour la moindre sortie. Toute la tribu prenait la direction de Lorient d'où Elisabeth allait s'envoler pour Paris. Si elle avait le cœur gros en pénétrant dans l'Airbus A 319 qui assurait la ligne, c'était également avec une certaine nostalgie que l'ex-captain Le Guen regardait décoller l'avion, un peu parce que son épouse s'éloignait, beaucoup parce que son tour avait passé.

– Allez, les enfants, Thermidor, on embarque, direction la maison.

– Tu nous fais des crêpes, hein, ce soir, dis papa ?

Un rite s'était installé : à chaque départ en courrier de leur mère, le père se mettait au fourneau pour une soirée de galettes bretonnes.

– Tu es né où ? demanda un jour Erwan à son père.
– À Rostrenen.
– C'est où ?
– En Bretagne.
– C'est loin d'ici ?
– Non.

– Pourquoi on n'y va pas ?

Gwenaelle avait posé la même question à sa mère. "Pourquoi on n'y va pas ?"

– Parce qu'on pensait que cela ne vous intéressait pas.
– Tous les enfants ont des papis et des mamies, pourquoi pas nous ?
– Parce qu'ils sont morts, mes chéris, avait répondu Elisabeth.

Les parents de Michel avaient pris leur retraite à Saint-Brieuc, dans la maison des grands-parents Bobillier, quelques années après la fin de la guerre. Marcel s'y était éteint alors que Michel se trouvait en vacances avec Eva au Kenya.

Marcel était déjà en terre depuis plus d'une semaine quand Michel gara sa voiture boulevard Hoche que, gamin, il dévalait sur sa planche à roulettes. Il était venu seul. Pauline, toute vêtue de noir, le reçut, les larmes aux yeux. Elle vint vers lui ; il la serra un long moment dans ses bras. "Tu restes un moment ?" lui demanda-t-elle plus tard. "Le temps qu'il faudra." Il avait habitué ses parents à des passages en coup de vent entre deux courriers. "J'ai donné le jour à un pigeon voyageur," disait Pauline.

Aux obsèques de sa mère, dix ans plus tard, Michel n'était pas davantage présent. La vitesse des avions avait augmenté, mais cette fois il était en vacances sur un bateau, dans les îles grecques, un bateau sans radio. "Tu le fais exprès, ma parole !" lui dit sa sœur lorsqu'il se présenta, deux semaines après l'enterrement.

Dans la famille d'Elisabeth, ce fut sa mère qui partit la première. Dire qu'elle en eut un énorme chagrin serait mentir. "Tu pourrais au moins pleurer !" lui fit remarquer sa sœur Claire, très conventionnelle femme d'un médecin en vue sur la place de Paris, mère de trois enfants plus "doués" les uns que les autres. La bague au doigt, Claire n'avait pas fait un jour de plus comme hôtesse à Air Inter et se montrait la plus odieuse des passagères lorsqu'elle prenait l'avion. Les yeux de Louis, son père, désormais veuf, étaient également secs. Il ne perdit pas de temps pour vendre la pharmacie et partit s'installer dans sa ferme-musée d'aviation. Il en rêvait depuis longtemps. "Quand je serai à la retraite, je m'y consacrerai à plein temps." "Ce sera sans moi," lui avait répondu son épouse. Comme il arrive souvent quand on a trop rêvé à quelque chose, la réalité fut moins grandiose. Elisabeth qui lui rendait visite régulièrement nota une perte d'enthousiasme progressive, "comme si la vie conflictuelle qu'il menait auprès de ma mère, lui manquait", rapporta-t-elle à Michel. Elle garda pour elle l'impression que son père n'en avait plus pour longtemps.

Le chagrin d'Elisabeth fut réel, profond ; davantage que père et fille, ils avaient été complices. Gregory et Mary Smith firent le voyage jusqu'à Corlay. Gregory portait beau ses quatre-vingts ans. Entre Michel et lui, le contact se fit immédiatement. Depuis lors, chaque année au mois de juin, les Smith venaient passer quinze jours au bord de la rivière Crac'h. Elisabeth s'arrangeait pour grouper ses repos pendant cette période ; chaque jour ou presque, les deux couples embarquaient à bord de Tara. Cependant qu'Elisabeth barrait en conversant avec Mary, les deux hommes évoquaient sans fin leurs souvenirs de guerre.

Le fait de se sédentariser, de poser son baluchon d'aviateur, avait permis à Michel de retendre des liens familiaux un peu distendus. Peter était également commandant de bord sur Airbus 340, à Air France désormais, depuis la fusion d'UTA avec la compagnie nationale. Marié à Teora, ils avaient deux enfants, adorables métis polynésiens. Ty Kozh avait séduit Teora ; ils avaient acheté une vieille ferme dans les environs de Carnac. Erwan et Gwenaëlle voyaient très souvent leurs cousins Endre et Moana. Une fois l'an, Eddie et Moana faisaient le voyage depuis Tahiti ; lors de l'étape Los Angeles Paris, le commandant de bord de l'A 340 était la plupart du temps leur gendre Peter.

Jeanne et Ronan Gicquel, retirés dans une maison au bord de la mer située dans la charmante station balnéaire de Trébeurden, non loin de Lannion, n'avaient guère quitté la Bretagne si ce n'est pour les deux mariages de Michel, le troisième ayant eu lieu en Bretagne. Aussi furent-ils étonnés de la "bougeotte" que manifestèrent leurs deux enfants. Maryvonne, mariée à un Australien, était professeur de français dans une université de Sydney. Le fils, Loïc, dirigeait une importante scierie au Canada. Activité dont avait rêvé Michel dans sa prime enfance, avant que l'amour des avions ne balaye tout. "C'est tout de même un comble !" s'écriait Jeanne, contrainte de franchir des milliers de kilomètres pour revoir ses enfants, persuadée que ce goût de l'expatriation leur était venu de leur pigeon voyageur d'oncle. Son frère n'y était effectivement pas étranger : Brian Mulloney avait grandement aidé Loïc pour ses débuts ; le mari de Maryvonne était *captain* sur Boeing 747 à Quantas, la plus importante compagnie aérienne d'Australie ; Michel et lui s'étaient liés d'amitié à Toulouse, à l'époque où Quantas s'intéressait à Concorde.

Eva vivait désormais en Hongrie. Dès le départ des troupes soviétiques en 1989 elle avait donné un récital à Budapest, dans le même bâtiment – l'Opéra – où, 33 ans auparavant, elle était soliste dans un concert donné par l'Académie de Musique. Elle se souvenait de cette soirée où tout avait commencé... La fin du concert avait été houleuse ; aux applaudissements s'étaient mêlées des huées à l'encontre des autorités. Lorsqu'elle avait rejoint son fiancé Laszlo, capitaine dans les blindés de l'armée hongroise, elle l'avait trouvé pessimiste. Le lendemain c'était au tour de l'Université de s'enflammer. Un mois plus tard elle était en Autriche dans un camp de réfugiés, où elle avait fait la connaissance de Michel. Au cours du passage de la frontière, son fiancé Laszlo avait disparu, abattu selon toute vraisemblance par la milice aux ordres de Moscou. Éva gardait au plus profond d'elle-même la croyance qu'un jour, elle le retrouverait, ce qui expliquait sans doute qu'elle n'avait jamais pu s'attacher à aucun autre homme.

C'est le cœur battant qu'elle avait débarqué d'un avion d'Air France à l'aéroport de Budapest. Un ministre l'avait accueillie ; il avait son âge. Au cours du dîner officiel qui suivit, furent évoqués les tragiques événements de 1956. Nombreux étaient ceux qui se souvenaient du professeur Endre Gzabor, le père d'Eva, mort en prison ainsi que sa femme. La nouvelle n'était parvenue à Eva que quelques années plus tard. Elle n'osa évoquer Laszlo.

Son récital eut un grand succès, qu'elle attribua davantage au symbole qu'il représentait qu'à son jeu, qui ne serait jamais ce qu'il aurait pu être si la vie n'en avait décidé autrement. À la fin de la représentation, elle s'était retirée dans sa loge, terrassée par les souvenirs. Quelqu'un avait frappé à la porte ; un homme était entré. "Vous ne me connaissez pas, dit-il, j'ai assisté à votre récital en octobre 1956, puis ai participé activement aux combats. On m'a arrêté ; après quelques mois de prison, je me suis retrouvé dans un camp spécialement construit pour les Hongrois où j'ai fait la connaissance d'un certain Laszlo." Ce prénom est assez répandu en Hongrie, mais il éveilla l'attention d'Eva. "Officier de l'armée régulière dans un régiment de blindés, il s'était résolu à quitter le pays quand il s'était rendu compte que la partie était définitivement perdue, mais au passage de la frontière..." Elle le coupa : "Il me connaissait ?" L'homme ferma les yeux et proféra un seul mot : "intimement !"

Ce fut à son tour de fermer les yeux, avant de s'écrier : "Laszlo, vivant !"

– Il est vivant, madame, mais son séjour dans ce camp l'a gravement éprouvé. Il a appris votre retour, mais ne souhaite pas vous revoir.

– Il vit seul ?

– Il vit seul.

– Où ?

– Je ne devrais pas vous le dire.

– Mais vous allez me le dire cependant.

Elle l'avait retrouvé, retiré sur les bords du lac Balaton, où ils s'étaient connus. C'est, certes, un homme prématûrement vieilli qu'elle avait retrouvé, mais, la petite flamme qui subsistait dans son regard lui avait donné espoir qu'un jour, il reprendrait goût à la vie. Il avait fallu près d'une année. Ils vivaient désormais dans la capitale où Eva donnait des cours à la nouvelle Académie de Musique. Laszlo avait répondu à l'annonce d'une firme automobile allemande. Lorsque les enfants d'Eva viendront leur rendre visite en 1992, il dirigeait l'agence B M W de Budapest.

Le desserrement de la pression policière, suite logique du retour de la démocratie, eut comme contrepartie une aggravation de la délinquance. Les belles berlines germaniques suscitaient trop de convoitise pour que des mesures de prévention ne soient pas prises ; la firme demanda à son directeur de recruter des gardes privés. Ayant passé une annonce, de son bureau vitré Laszlo eut la surprise de voir se présenter devant l'employé chargé du recrutement un colosse qui lui rappela quelqu'un ... Il sortit et vint à sa rencontre.

– Vous me rappelez un certain Istvan, lui dit-il.

– Je me prénomme Istvan.

– Et moi Laszlo.

Un éclair passa dans les yeux de l'homme :

– Le colonel ?

– J'étais colonel et vous m'avez sauvé la vie.

Il l'entraîna dans son bureau et se résumèrent les trente-six années qui venaient de s'écouler. Istvan n'était pas resté en France longtemps et avait émigré en Australie ; il n'était revenu que depuis peu dans son pays. Pas une seule fois il n'évoqua Eva dans son récit. La pudeur et la délicatesse de cet homme étaient peu communes. Dès leurs premières rencontres, Laszlo avait noté cet amour impossible qu'Eva avait suscité en Istvan. Souvent dans son camp lointain en Sibérie, il avait imaginé comme une suite logique l'union de ces deux êtres se retrouvant isolés à l'étranger. Istvan avait également sauvé la vie à Eva. Était-ce suffisant ? Il n'avait eu la réponse que récemment, lorsque Eva lui avait signalé la disparition d'Istvan, suite à sa rencontre avec Michel.

Le soir même, quand il évoqua cette rencontre auprès de son épouse, elle lui avoua que le remords d'avoir mal agi envers cet homme qui leur avait sauvé la vie à tous les deux continuait à la tarauder. Istvan fut engagé ; Éva continua à être absente de leurs échanges quotidiens.

– Un jour ou l'autre il apprendra mon existence à tes côtés ; que se passera-t-il ? avait dit Eva.

– Nous aviserons à ce moment.

Un jour Istvan mit sous les yeux de son patron une photo tirée d'un journal qui relatait un concert donné à la nouvelle Académie de Musique. On y voyait Eva aux côtés du directeur.

– C'est notre Eva ? demanda Istvan.

Laszlo répondit par un mouvement de tête.

– Vous êtes ensemble ?

Laszlo mit le doigt sur son alliance.

– Je suis heureux pour vous, dit Istvan, très heureux.

Puis il se tourna lentement et se dirigea vers la sortie d'un pas pesant, oppressant. Lorsqu'il franchit la grande porte vitrée, Laszlo lança par deux fois : "Istvan, Istvan, écoutez !"

Jamais ils ne le revirent. "C'est peut-être mieux ainsi" dit Eva.

Chaque année à l'occasion de son anniversaire, le facteur apportait un colis adressé à Gwenaëlle Le Guen, bariolé de timbres tous plus exotiques les uns que les autres. Il était expédié par la marraine de la petite fille, une certaine Lucie. Lorsque l'enfant fut en âge de comprendre, sa mère lui expliqua que sa marraine était une religieuse et qu'elle vivait de l'autre côté de la Terre, dans une île portant le joli nom d'Abaïang. Elle voulut savoir où c'était. Elisabeth l'entraîna dans le bureau de Michel dont tout un pan de mur était occupé par un immense planisphère offert par Air France à la retraite du captain. Elisabeth pointa le doigt sur une minuscule tache noire désignée sous le nom de Tarawa. Il était encore un peu trop tôt pour révéler à la petite fille qu'en cet endroit, son père avait failli perdre la vie ; elle frissonna rétrospectivement.

– Quand est-ce que j'irai la voir ? demanda Gwenaëlle. (Sillonner la planète paraissait lui être aussi familier qu'à ses parents.)

– Quand tu seras plus grande, répondit sa mère.

Souvent, à l'occasion de visites de camarades d'école, elle les entraînait dans le bureau de son père, pointait une règle sur une tache noire au milieu du bleu de l'Océan Pacifique et disait :

– Ma marraine habite là, j'irai la voir quand je serai plus grande.

Gwenaëlle allait fêter ses huit ans et s'étonnait de ne pas avoir reçu son colis d'anniversaire. Une lettre était parvenue à la maison, adressée à Elisabeth Le Guen. Michel l'avait déposée sur le secrétaire dans le bureau de son épouse. Gwenaëlle qui avait remarqué les jolis timbres demanda à

son père pourquoi il ne l'ouvrirait pas.

- Si j'ouvrais le colis que tu reçois tous les ans, cela te plairait ?
- Ah non, alors !

Il faudrait donc attendre le retour de courrier du “captain-maman” Elisabeth pour savoir ce que contenait la lettre. Espoir déçu, car sa mère, qui parut contrariée après en avoir pris connaissance, garda pour elle le contenu, puis s’ enferma dans son bureau après avoir tendu la lettre à Michel. La fillette regretta ne pas être une petite souris. La lettre était de sœur Alexandra. « Sœur Lucie, gravement malade, m’a confié qu’elle aimerait, avant que le Seigneur ne la rappelle à lui, faire la connaissance de sa filleule, ainsi que revoir – cela, elle ne me l’a pas dit, mais je l’ai deviné – Michel, le père. » Lequel Michel sentit sa gorge se serrer et s’ humidifier ses yeux.

Ainsi que le font souvent les personnes d’un certain âge, Michel réécrivait parfois sa vie en partant de nouvelles hypothèses ; qu’eut-elle aux côtés de Lucie ? Serait-il retourné en Amérique, aurait-il adopté la nationalité américaine, ou Lucie serait-elle devenue française ? Il serait grand-père maintenant, au lieu d’être père. Quel qu’eut été son choix de pays, une chose lui semblait ne faire aucun doute : il serait resté aviateur ; sans doute militaire en Amérique, car à l’encontre de la France, c’était dans l’armée qu’on trouvait les avions les plus modernes. Il n’aurait pas fait de Concorde, mais ce n’était pas les appareils supersoniques qui manquaient dans l’US Air Force ; il se serait sans doute retiré avec le grade de général. Son pays natal lui aurait-il manqué ? Il ne saurait le dire.

Elisabeth fixait le visage de son mari, imaginant et comprenant parfaitement le sentiment qui l’animait. Autant elle avait été jalouse d’Eva, d’une part parce qu’elle avait été la mère des enfants de son mari, mais surtout parce que Michel s’était évertué, en vain, de se faire aimer d’elle, autant l’infortunée histoire de Lucie, victime d’une mère égoïste, ne pensant qu’à elle, avait trouvé en Elisabeth le meilleur des échos.

- Qu’est-ce qu’on lui répond ?
- La lettre est adressée à toi.
- Par pure délicatesse… As-tu envie de la revoir ?
- On ne peut refuser une dernière volonté.
- Tu n’as pas répondu à ma question.
- Gwenaëlle nous en ferait le reproche plus tard.
- Si tu mets ta fille en avant, l’affaire est réglée, je lui réponds que toute la famille sera enchantée de recevoir Lucie, le temps qu’elle voudra.
- Il vaudrait mieux que tu sois là.
- Je ne reste jamais plus que quelques jours, tu le sais très bien, à moins que je demande un congé spécial pour recevoir le grand amour de mon mari.
- Et voilà ce que je craignais.
- Je ne suis pas jalouse de Lucie.
- Pourquoi as-tu dit ça ?
- Parce que tu ne m’as pas répondu franchement.
- J’ai peur, tout simplement.
- Je demanderai un congé.

La petite souris aurait vu ses parents s’embrasser tendrement et cela lui aurait fait grand plaisir.

Gwenaëlle ne connaîtra jamais sa marraine ; dans une nouvelle lettre adressée cette fois à Michel, sœur Alexandra exprimait sa désolation d’annoncer que sa grande amie Lucie n’était plus désormais en état de voyager. Elisabeth suggéra à Michel de se rendre à Abaïang, elle pourrait même l’accompagner s’il le désirait.

– Il vaut mieux que les choses en restent là, d’autant qu’il ne semble pas d’après la lettre qu’elle ait manifesté le désir de me revoir.

- C’était implicite.

Une semaine plus tard, une nouvelle et dernière lettre d’Alexandra annonçait la mort de sœur Lucie. Elisabeth était en courrier ; à son retour, c’est par sa fille qu’elle apprit que sa marraine vivait désormais dans le ciel, “beaucoup plus haut que toi, maman, d’un endroit d’où elle pourra toujours me protéger !”

Une autre mort avait affecté Michel : celle de Brian Mulloney. Les témoins de son passé s'effaçaient les uns après les autres. Il avait eu de la peine pour Lucienne qui annonçait son intention de revenir s'installer en France. Lucienne, son premier amour d'adolescent. Qu'eût été sa vie s'il l'avait épousée ? Guère différente...

L'avion en provenance de Paris avait du retard, dû à une grève des navigants d'Air Inter. Après avoir acheté une revue, Michel s'installa à une table du bar de l'aérogare de Lorient. "Je ne me trompe pas, tu es bien Michel Le Guen !" entendit-il soudain. Il leva le regard : debout près de la table se tenait un colosse à l'âge indéfinissable ; il ne portait pas de lunettes et son abondante chevelure était à peine grise.

– Mon nom est effectivement Michel Le Guen.

L'homme lui tendit son énorme patte :

– Pindon... la petite souris.

En un éclair il se projeta plus de quarante ans en arrière, ses premières années après guerre. Pindon était mécanicien navigant sur le quadrimoteur français Languedoc ; son envergure lui permettait d'être le seul à pouvoir actionner, sans se déplacer, les commandes moteurs du poste de pilotage et celles du poste mécanicien. Et le souvenir d'une aventure peu ordinaire, même à cette époque, lui revint d'une façon étonnamment précise...

« L'hiver s'était passé davantage dans des locaux mal chauffés que dans des avions pas mieux chauffés. Au mois de juin 47, si ma tête s'était enflée de notions – certaines nouvelles, d'autres inutiles comme faire le point avec des tables de logarithmes – mon carnet de vol n'accusait que 10 heures de vol supplémentaires, certes, de multimoteurs, en l'occurrence, un sympathique ancêtre : le Caudron Goéland. Une ou deux fois par mois, nous nous entassions à huit pour une virée de huit heures dans la périphérie parisienne où les Allemands avaient laissé un certain nombre de terrains d'aviation. Le compte est facile à faire, nul besoin de ma méthode de calcul mental ; l'envolée se traduisait par une heure sur notre carnet de vol et sept heures de mal de l'air, non comptabilisées.

» Au printemps, en même temps que les hirondelles, s'étaient nichés au Bourget de mirifiques oiseaux, quadrimoteurs s'il vous plaît : sa majesté le Languedoc, ou SO 161, son patronyme. Il nous fut présenté comme la réplique française au DC4, le plus gros avion du moment, qui opérait plutôt à Orly. L'un de ces nouveaux arrivants avait même des moteurs français : des Gnome et Rhône. Fin 1999 ce chauvinisme peut prêter à sourire, mais, fils de la première nation aéronautique des années 10 et 20, nous grincions devant l'omnipotence de l'aéronautique américaine, bien que la plupart d'entre nous eussions été formés aux USA.

» Souvent le soir, après le turbin (les cours en salle), j'allais admirer ces oiseaux haut sur pattes, comparativement à notre Goéland.

» L'ouverture des premières lignes assurées en Languedoc, Afrique du Nord pour commencer, approchait. Les ateliers briquaient ; nos anciens : les pilotes d'avant guerre, faisaient quelques tours sous l'œil des pilotes usine ; les mécaniciens navigants recevaient la bonne parole dans les ateliers, puis faisaient un ou deux tours en l'air ; les radionavigants attendaient paisiblement que cela se passe : l'équipement ne différait guère de celui qu'ils pratiquaient tous les jours ; les journalistes aiguisaient leurs plumes ; les reporters radio s'éclaircissaient la voix. Rien à voir cependant avec le 21 janvier 1976 (premier vol commercial de Concorde), mais l'affaire avait tout de même une importance certaine.

» Un oukase tomba du ciel parisien : "La présence de deux pilotes est obligatoire sur un quadrimoteur". Jusqu'alors les équipages de nos Bloch 120, Dewoitine 338, Junkers 52, Dakotas puis les tout neufs DC3 qui s'efforçaient de remplir les caisses d'Air France, passablement percées, étaient composés d'un pilote, un mécanicien, un radio. Cette trilogie avait fait ses preuves sous tous les cieux du monde. "Encore une connerie de bureaucrate !" – on dirait technocrate de nos jours – s'exclamèrent nos anciens, du genre de celle qui interdisait à Mermoz de traverser l'Atlantique à bord d'un avion terrestre. « "Ils" ont été achetés par les Américains ! » n'hésitaient pas à proclamer les plus ardents franchouillards.

» Nous lisions toute cette prose, écoutions ces déclarations péremptoires, parfois avec amusement et sans prendre vraiment parti : nous n'étions pas concernés.

» Erreur !

» Le bureaucrate anonyme, aussi tête qu'une mule auvergnate, insensible à quelque argument que ce soit, (sinon aux dollars, continuaient à insinuer les mauvaises langues) tenait ferme sur ses positions : "Il faut deux pilotes à bord d'un quadrimoteur", français ou pas. Quoique !... La vérité m'oblige à dire que la compagnie UAT (la future UTA) ignorait superbement ce diktat et ses DC4 sillonnaient l'Afrique aux mains de la vieille trilogie, pilote mécano radio ; la compagnie nationale se devait de montrer l'exemple, na ! Des pilotes, il y en avait, on venait de les former ! Sauf que... aucun ne voulait être le second pilote, et encore moins le copilote de l'autre. Deux commandants à bord ! Aucune règle ne le permettait, sauf si l'un était déclaré instructeur. "Pourquoi lui et pas moi ?"

» Reimpasse.

» Je ne sais qui eut une brillante idée : "Nous avons tout un stock de pilotes dans nos cahutes du CPPN, mettons-les à bord et le tour est joué !" Qu'ils aient des licences de vol ou pas, (c'était : pas) ne semblait inquiéter personne.

» Il est six heures du soir, un samedi, la veille de l'inauguration du Paris-Alger. Notre patron, le commandant Forget, entre dans la salle de cours où nous terminons notre navigation aux étoiles aux alentours du pôle nord et demande à notre navigateur chef, un grand susceptible, l'autorisation de l'interrompre.

– Est-ce important ?

– Très important.

» Le chef navigateur fait violence à sa susceptibilité et d'un geste de la main indique au patron des écoles qu'il peut parler.

– Qui veut aller à Alger demain ? entendons-nous.

» À part quelques rares individus se promettant un dimanche de rêve avec une nénnette fraîchement levée, qui n'aurait pu être enthousiaste ? Mais une sagesse acquise au cours de nos années militaires veut qu'il ne faut jamais se porter volontaire ; sont légion ceux qui, exhibant fièrement leur baccalauréat, se sont retrouvés de corvée de chiottes.

« Silence pesant.

« Forget avait été, lui aussi militaire ; il ne se formalise donc pas ; un sourire naît autour de ses lèvres cependant que son regard amorce un début de recherche qui ne dure guère. Le retard à l'allumage que j'avais présenté lors de l'installation initiale dans la salle de cours m'avait valu le premier rang. Je risque donc d'être le premier visé. Je ne cherche pas à dérober mon regard : un pilote de ligne ne baisse pas les yeux et encore moins un aspirant pilote sur lequel la foudre peut tomber à n'importe quel moment. Je sens que je suis l'homme de la situation.

– Tu t'appelles Le Guen ? (étonnante mémoire, cet homme !)

– Oui, monsieur Forget.

– Breton ?

– Oui, monsieur. (Pourquoi a-t-on besoin spécialement d'un Breton pour aller à Alger ?)

» Il ne me demande pas si cela me tente, si cela ne dérange pas mes projets dominicaux, si j'ai des papiers en règle, tous les certificats de vaccination nécessaires pour se rendre en Afrique (même s'il ne s'agit que du nord de ce continent) ; si j'ai déjà été à Alger et encore moins si j'ai déjà mis les fesses dans un Languedoc, sans parler d'un papier quelconque portant cachets dûment certifiés par l'autorité compétente comme quoi je suis habilité à faire partie d'un équipage de conduite d'avion : il me dit simplement :

– Vous serez le copilote du Paris Alger de demain en Languedoc.

– Bien, monsieur.

» Et il sort après s'être excusé auprès du navigateur chef qui retourne illico au pôle nord.

– T'es pistonné, toi, dis donc ! entendis-je de toute part à la sortie du cours.

» Angoissé, oui, à mort. Livré à moi-même ; personne de mon entourage n'a l'expérience de ce genre d'aventure. Mes pas me portent tout naturellement vers le lieu de stationnement de la "bête". Il y en a un justement sur le tarmac en face du hangar. Plus je m'approche plus il fait mastodonte, si ce n'est dragon. Je me plante à bonne distance, comme si la simple contemplation va me le rendre

familier. Un homme vêtu d'un bleu tourne autour, vérifiant ci, vérifiant ça. Mon immobilité finit par l'intriguer.

– Il est beau, tu ne trouves pas ?

– Impressionnant, réponds-je.

– Les Amerloques n'ont qu'à bien se tenir, il va leur en faire voir. Demain il bat le record sur Paris Alger.

– C'est lui qui va à Alger demain ?

– Ouais.

Le moment ou jamais de demander à quelle heure, ce qu'a omis de me dire notre patron.

– À quelle heure est le départ ?

– Dans les 8 heures du "mat", quelque chose comme ça.

– Il part d'ici ?

– Tu rigoles ! Devant l'aérogare là-bas, avec le tapis rouge. T'as pas l'air de connaître grand chose aux avions !

Il est temps d'annoncer la couleur :

– Je dois faire le vol demain comme copilote.

– Toi ? (sous entendu : "Tu te fous pas un peu de ma gueule, par hasard !")

– Je suis élève-pilote à côté, le patron vient de me désigner... au hasard.

– Ah ! (N'ai-je donc pas la tête (gueule) d'un pilote ?)

Reprenant de l'assurance, j'ajoute :

– J'aimerais bien voir comment c'est fait, dedans, pour pas avoir l'air trop...

– Je te comprends : si mon chef m'avait envoyé pour faire une visite sur un avion que j'avais jamais vu de ma vie, je n'aurais pas manqué de lui dire qu'il était un peu léger... (Et pan sur le bec de Forget !) Tu peux monter, j'en ai encore pour un bout de temps. Tu seras pas dépayssé, les instruments sont les mêmes sur tous les avions, à part que ceux des moteurs sont multipliés par quatre.

» Après être entré par l'escabeau d'accès arrière, je remonte la cabine, note la poutre qui la traverse – sur laquelle nombre d'hôtesses se sont pris les pieds – et pénètre dans le sacro-saint cockpit qui est censé m'accueillir le lendemain. On y tient debout : un grand plus par rapport au Goéland. Le tableau mécanicien occupe un pan complet, à l'arrière, ce qui implique pour le gérant de la boutique de tourner le dos à la marche. J'évite autant que possible cette place dans les trains. Mais ma venue dans l'antre n'a pas pour but les conditions de travail des mécaniciens navigants. Il me paraît cependant évident que cet avion est prévu pour un équipage de quatre "hommes" (à l'époque il ne serait venu à l'idée de personne d'y introduire – dans l'équipage de conduite – une ou deux personnes de sexe faible, pour ne pas dire opposé ou féminin.)

» Après un moment d'hésitation, je m'installe au poste pilote de droite, celui où je suis censé prendre place le lendemain. Je reconnaissais sans peine les instruments qui mélangeant sans complexe le système décimal avec l'anarchique anglo-saxon mais ne suis pas dépayssé. Ce qui par contre m'impressionne, est la hauteur par rapport au sol que j'estime à au moins 4 mètres, cela fait encore plus en pieds : un peu plus de 13. Comment, à l'atterrissement, peut-on juger le sol de cette hauteur ? C'est la première question que je me pose, que je n'ai pas à me poser puisque, selon toute vraisemblance, je suis appelé à jouer les sacs de sable, ce en quoi je me trompais ; mais n'anticipons pas.

» Passons sur une nuit peu propice au sommeil, que j'écourtai afin d'être présent à l'arrivée de l'avion devant l'aérogare. Deux heures auparavant, m'a indiqué le mécano au sol qui a fini par m'avoir à la bonne.

» Comment dois-je m'habiller ? En touriste avec culottes de golf et noeud pap ! En djellabah, puisque nous allons à Alger ; ou plutôt une saharienne, Alger étant aux portes du désert ! Je ne possède aucun de ces déguisements ; le seul habit potable de ma garde-robe est mon uniforme d'aspirant de l'armée de l'air. Ne mélangeons pas les genres : cette idée ne fait que m'effleurer. Je me présenterai donc dans ma tenue de tous les jours, passablement défraîchie, à laquelle j'ajoutera une cravate. C'est trois heures avant que je franchis l'enceinte de l'aérodrome. Ayant noté que l'avion n'est pas encore en place devant l'aérogare, je me rends tout droit à l'atelier et y parviens au moment où on sort sa majesté du hangar. Je reconnaissais parmi les mécanos celui de la veille ; lui aussi : il me fait signe. Un tracteur vient s'atteler à la queue ; le mécano me fait signe de monter avec lui. Il s'installe au poste pilote gauche, m'indique le droit et c'est ainsi que commence mon voyage vers Alger : en mar-

che arrière. Quand je descends de l'appareil, en position devant l'aérogare, un homme, sorte de King Kong (surnom que lui donnaient effectivement ses collègues) en uniforme Air France, broie la paluche de mon mécano et me lance un œil noir qui se fait gris quand il apprend qui je suis censé être ; je garde mes mains collées à mes jambes. M'éloignant de quelques pas, j'assiste à la visite prévol de King Kong qui en fait un plat, ce que je n'estime pas être de mon fait mais propre à sa nature. Il a son public : l'équipe de mécanos au sol ne manque pas, qui de sourire, qui de s'esclaffer bruyamment. Quand il a fini, non sans avoir noté un tas de trucs qui ne vont pas mais qu'on fera aller car le courrier doit se faire, il vient vers moi, tout sourire.

- Alors ! me dit-il.
- Alors quoi ?
- T'es pilote ?
- Un peu.
- T'as déjà piloté cet engin ?
- Jamais.

Cela n'a pas l'air de l'étonner, c'est autre chose qui l'agace :

– Je me demande ce qui leur a pris de faire un avion comme ça ; sur les autres pièges, c'est nous qui sommes à droite.

- Le panneau arrière me semble bien rempli, je me hasarde à dire.
- Comment ils ont fait sur le DC4 ?
- Je ne sais pas, j'en ai jamais vu. (J'ajoute :) Vous l'aimez pas cet avion, alors ?
- Et comment que je l'aime ! Pourquoi crois-tu qu'on m'a choisi pour ce premier vol ?

Ça me rassure : je vais être en de bonnes mains mécaniciennes.

Après un petit moment de silence, je me hasarde de nouveau :

- Vous connaissez le pilote ?
- Si je le connais !

Je n'ai pas le temps de lui demander comment il est car il me le dit tout de go : "Un vrai con !"

Con, ça passe encore, mais vrai con, c'est plus grave. Mon enthousiasme en prend un coup, mon angoisse latente se réveille.

- Je te laisse, j'ai à faire, et il monte dans l'avion.

» J'attends un peu, puis j'entends : "bonjour". Je me retourne : un homme d'âge mûr, vêtu de l'uniforme Air France, trois galons en bas de manche, tout souriant, me tend la main en se présentant sous le nom d'Agnus. Je me présente à mon tour et ose lui demander s'il est le pilote ? (La reconnaissance des insignes du personnel navigant ne faisait pas partie du programme au CPPN.)

- Non, je suis le radio, et toi ? le copilote je suppose !

Il suppose bien ; j'en profite pour lui demander s'il connaît le pilote lui aussi. (Ils ont fait équipe quelques fois.)

- Comment il est ?
- Un peu spécial, me répond-il avec un sourire, mais ça ira. Bon, je monte voir mes zinzins, tu peux venir si tu veux.

- Je préfère attendre le pilote.
- Tu as peut-être raison.

» Peu après, un homme arrive, vêtu d'un manteau de cuir, bien que la journée s'annonce chaude, casquette bien vissée sur la tête. À la façon dont l'accueillent tous ceux qui gravitent autour de l'avion, je juge que le personnage n'est pas n'importe qui. Puis il monte à bord après être passé près de moi sans me voir et donc sans m'adresser la parole. *C'est donc lui le vrai con, un peu spécial ?* Un homme du sol, en uniforme lui aussi, s'approche de moi et me demande qui je suis et ce que je fais là.

- Je suis le copilote.
- Eh bien, montez mon vieux, nous allons embarquer les passagers.

» En haut de l'escabeau, un steward me barre la route en me disant que l'embarquement n'était pas commencé ; je lui décline ma qualité (un grand mot) ; il sourit, s'excuse et me tend la main en m'indiquant, de l'autre, que le cockpit se trouve à l'autre bout, ce que je sais depuis la veille.

» Quand je pénètre dans le cockpit, le pilote me reçoit par un "Qu'est-ce qu'il fout là celui-là ?" de bon aloi. (Agnus intervient :)

– C'est ton copilote, André.

– Comme si j'avais besoin d'un copilote, c'est bien des inventions de bureaucrate tout ça !

» Je ne donnerai pas le nom de l'homme car, d'une part, il est mort ; sa famille n'aimerait pas les qualificatifs que je viens de citer et la suite montrera que la conscience professionnelle ne l'étouffait pas : ce sera donc C.

– Pousse-toi, tu me gênes, dit King Kong, alias Pindon.

– Qu'est-ce que je fais, monsieur Agnus ?

– Prends place à ton siège, les patrons t'ont fait venir pour ça.

Muettement, je quête l'avis du commandant qui me fait un signe du menton avant de m'adresser la parole pour la première fois, un peu plus tard :

– Installe-toi, ferme ta gueule et ne touche surtout à rien. (Le sac de sable parfait, tel que je l'avais imaginé.)

» Les quelques minutes qui suivent manquent d'intérêt : embarquement des passagers, mise en route, roulage au sol. L'affaire redevient intéressante après le décollage. Je n'avais pas ouvert la bouche, les yeux, oui ; rien touché, rien bougé.

» Le train rentre sans faire d'histoires : coup de pot, car dans les premiers temps, les caprices de cet appendice ne se comptaient plus sur cet avion. Nous montons, j'accompagne des yeux l'évolution à la fois du badin et des altimètres, un en pieds, l'autre en mètres ; c'est la raison pour laquelle je peux vous préciser à quelle altitude j'entends une phrase qui me surprend ; elle venait de ma gauche :

– À toi le manche, petit.

– À moi ? m'étonné-je à double titre, car non seulement je n'avais jamais piloté un quadrimoteur et d'autre part il venait de me préciser de ne toucher à rien.

– T'es pilote ou pas ?

Je lui aurais bien répondu : "sur les bords", mais craignant son manque d'humour, ce sera un sec : "oui".

» Il lâche alors ostensiblement ses mains du manche ; je m'empresse de prendre le relais et, non moins ostensiblement, notre cocher en chef se cale la tête contre la vitre de côté et ferme les yeux. L'un des altimètres marque 1000 pieds, l'autre 300 mètres, preuve qu'ils fonctionnent bien et qu'ils ont le même réglage ; QNH ou QFE⁵⁴ ? je ne saurais le dire, pour la bonne raison que ces termes me sont inconnus : j'en suis encore à l'altimeter setting.

» J'ai le manche en main ; comme tous les coursiers sentant un nouveau cavalier, notre Languedoc s'ébroue quelque peu ; il se passe un court instant avant que je ne maîtrise les rênes. Oui, mais pour aller où ? À Alger en principe. L'avion monte tout droit, je maintiens le cap vaille que vaille ; tout novice que je sois je me doute bien qu'il faudra virer à un moment, car nous faisons plein ouest, et de tout temps, sauf peut-être à l'ère primaire, Alger s'est situé au sud ; il me faudra également interrompre la montée, à un moment ou un autre. Je n'ai d'autre ressource que de me tourner vers Agnus.

– Qu'est-ce que je fais, monsieur Agnus ?

– Je te dirai quand prendre le cap.

– Et pour la montée ?

– 2 000, ça te va ? demande Agnus à Pindon.

– Quelque chose comme ça.

» En cette époque bénie, les avions naviguaient aux altitudes qui leur convenaient le mieux, ce que fait Concorde actuellement, ou qui agréaient aux pilotes comme nous verrons un peu plus loin.

– Cap 180, j'entends, de la bouche du radio.

» J'incline le volant à gauche ; le Languedoc m'obéit sans aucune manifestation de mauvaise humeur, moi qui n'ai aucun titre pour le piloter. (Il a dû sentir que je l'aurai un jour !)

» Nous grimpons toujours dans un ciel sans nuages et approchons des 2 000 mètres. Sur mes P 40, P 47 ou P 51, quand j'avais décidé de faire un palier, je poussai sur le manche et assignai un cer-

⁵⁴ QNH pression atmosphérique au niveau de la mer. QFE pression atmosphérique au niveau du sol. Les altimètres des avions sont de simples barographes. Altimeter setting est le nom anglais pour QNH.

tain nombre de tours au moteur ; aucune raison qu'il en soit différemment sur un quadrimoteur, sauf qu'il y a un mécanicien à bord et qui a l'air sourcilleux sur ses prérogatives ; en étaient témoins les éclats de voix, échanges de bons mots qui avaient agrémenté la mise en route.

– On approche des 2 000, dis-je à Agnus, lequel se tourne vers Pindon : "Toujours d'accord pour 2 000 ?"

– 2 000 c'est bon, attends que je regarde les paramètres.

Alors que je m'apprête à pousser sur le manche, comme sur n'importe quel avion, Agnus me dit :

– Laisse grimper un peu, tu reprendras l'altitude en descente.

» C'est donc à trois que nous allons stabiliser le Languedoc à 2 000 mètres, par rapport à un altimeter setting réglé par le radio lors de sa vérification d'instruments. L'un des altimètres était réglé en inches de mercure, l'autre en millibars. (Rappelons-nous la fameuse équivalence base de tous les calculs : $1016 = 30$). Je dis trois car le cocher en titre dort toujours, à moins qu'il ne fasse semblant.

» À peine cette opération est-elle terminée que je perçois, venant du poste radio, un mot commençant par Q ; je me dis que le radio devait s'entretenir avec le mécano. Peu après, j'entends le même mot prononcé un peu plus fort, puis :

– T'as entendu, je t'ai dit QTE 190.

– Oui, j'ai entendu. (La visite médicale d'entrée à Air France était suffisamment rigoureuse pour ne pas laisser passer un sourdingue.)

– Tu ne fais rien ?

– Il y a quelque chose à faire ?

– QTE 190, cela veut dire que nous sommes à droite de la route.

» Alors là, abdiquant toute suffisance – que certains m'ont reprochée parfois, plus tard –, avec l'humilité du pénitent, je me tourne vers Agnus ; l'avion en profite pour prendre quelques degrés à gauche :

– C'est quoi – *non pas "le machin que vous dites"* –, mais ce fameux QTE ?

– Enclenche donc le pilote automatique et je vais t'expliquer.

– Il y a un pilote automatique ?

– Evidemment.

J'en avais entendu parler aux US, même qu'il s'appelait George, mais n'avais jamais pratiqué l'engin.

– Comment on le met ?

– Pindon va t'expliquer.

– On leur apprend rien à l'école ? grommelle notre colosse.

Il y avait un peu de ça : rien qui puisse servir dans l'immédiat !

» Après ma formation éclair sur pilote automatique, que j'ai suffisamment bien assimilée pour que Pindon se remette le dos à la marche, je suis prêt pour un nouveau cours sur le délicieux code Q. Les six sigles suivants : QTE, QDR, QDM, QFE, QNH, QAA⁵⁵ (QRE actuellement) suffisaient à remplir la besace du pilote. Connaître leur traduction en bon français est une chose, encore faut-il encore réagir à leur signification seconde. Les habitués des variations de QDM s'en souviennent encore, la larme à l'œil.

» Étais-je doué, était-ce dans mes gènes ? Toujours est-il qu'avant le survol du Massif Central, que ce soient les QTE arrière ou travers, ou leurs variantes QDM, QDR, je réagissais toujours dans le bon sens. Agnus m'avait complimenté ; venant d'un chef radio, ce n'était pas rien. Je venais d'apprendre sa haute fonction par un échange entre les deux hommes assis derrière moi.

– Ce n'est pas parce que tu es chef que tu dois savoir tout ! avait lancé Pindon à Agnus.

Lequel répondit :

– Ce n'est pas parce qu'on est grand qu'on a un plus gros cerveau ; il paraîtrait même que ce serait l'inverse !

» Et notre cocher somnole toujours, insensible aux cours délivrés par son équipage sur le pilotage automatique et la navigation radio.

⁵⁵ QTE relèvement radio vrai, QDR relèvement arrière magnétique, QDM relèvement avant magnétique. QAA ou QRE désormais : heure d'arrivée estimée.

» Il allait se réveiller, faisant preuve d'un sens de la mise en scène peu banal.

» Les points de repère géographiques n'ont plus guère d'utilité à l'époque du GPS⁵⁶ ; ils en gardaient à celle du QDR, QDM. Sur la ligne Paris-Alger qui se faisait en ligne droite, comme la plupart des parcours, à peu près à mi-chemin se trouvait un point remarquable, aux alentours de Béziers, que certains appelaient : "camembert", d'autres : "coulommiers", selon les goûts fromagers de chacun. On aurait pu l'appeler aussi bien Vache qui rit ou tarte tatin, car il s'agissait d'un champ circulaire, dont les parcelles étaient découpées en tranches.

» Agnus m'a prévenu à l'avance de ne pas manquer ce point : j'ai donc les yeux grand ouverts, ce qui n'est toujours pas le cas de C.

– Je le vois, dis-je soudain (tout joyeux comme si je venais de toucher terre après une longue traversée maritime), devant, légèrement sur la droite.

Le chef radio se lève, se rassoit et dit :

– C'est bien, nous sommes pile sur la route.

» C'est le moment que choisit C. pour se redresser, ouvrir les yeux, à moins qu'il n'ait ouvert les yeux avant de se redresser ; il se penche vers moi, non pour m'adresser un quelconque mot mais pour jeter un œil vers le camembert-tarte tatin.

Il se redresse, consulte sa montre de poignet, une Breguet offerte par la compagnie et dit :

– Nous sommes à droite, QAA : 12 h 22.

Puis il reprend sa position de veille, yeux fermés, tête appuyée contre le panneau vitré.

» Je me tourne vers Agnus qui, fermant les yeux à demi, secoue légèrement la tête dans le sens latéral tout en souriant. Nous étions où nous devions être, foi de chef-radio, en qui j'avais foi. Nous n'avons donc rien changé au cap et à l'altitude.

» Le survol des Baléares était interdit ; une interdiction toute théorique dont peu de pilotes se souciaient. Les Espagnols ne possédaient pas de radar ; le temps que les quelques Messerschmitt 109 qui stationnaient à Palma ne décollent, nous serions presque en vue d'Alger. Le voyage suivant j'allais les voir d'un peu plus près.

» Une barrière montagneuse se profile à l'horizon ; les détails de la côte algérienne se précisent. Tout bleubite que je suis, je me doute bien qu'il faudra descendre à un moment ou un autre ; lequel justement ? Je me tourne vers le professeur Agnus.

– Comment est-ce qu'on descend ?

Question éminemment mal formulée qui me vaut une superbe réplique de King Kong :

– En poussant sur le manche, eh, ducon ! Qu'est-ce qu'on leur apprend à l'école ? (bis ou ter) (C'est le premier truc que j'ai appris quand je suis monté pour la première fois dans un avion.)

– Je voulais dire, est-ce qu'on réduit avant et qui doit le faire ?

– Moi, bien sûr ! (Et Pindon, les bras écartés comme Jésus sur la croix, la main gauche sur le panneau arrière, enfouit les quatre malheureuses manettes de gaz dans son énorme paluche droite. Seul et unique mécano à pouvoir effectuer cet exercice de haute voltige auquel il prenait un malin plaisir.)

» Elles ne mouftent pas : le régime chute ; je pousse sur le manche et nous amorçons notre descente vers Alger. Et le canard dormait toujours : je veux dire le cocher. Graphie et phonie nous donnent tous renseignements utiles pour épouser en douceur la terre algérienne. Je suis toujours seul aux commandes. Vais-je devoir atterrir ? J'ai déjà rejoint le tour de piste ; nous avons sorti le train, j'ai complété le dernier virage, en suivant les instructions d'Agnus et la piste s'affiche droit devant nous. L'inconscient de C. doit être sensible au chiffre 300 ou 1000 ; toujours est-il que le passage simultané d'une aiguille sur 300 et d'une autre sur 1000, lui fait ouvrir les yeux qui ne marquent aucune surprise d'avoir une piste en face d'eux et celle d'Alger qui plus est. Leur propriétaire remet ses mains sur le volant sans me demander d'enlever les miennes, ce que je fais pourtant ; peu après, nous touchons terre par un beau trois points, je dois le dire.

» L'escale d'Alger Maison Blanche a bien fait les choses ; beaucoup de beau monde, civil et militaire. Quelques discours dont celui de C. qui raconte la traversée comme s'il y était ; il est applaudi. Moi : le sans grade, Agnus : homme modeste par excellence, Pindon : redouté pour sa grande

⁵⁶ Positionnement par satellites.

gueule, sommes exclus de la fête et conduits à la camionnette équipage qui nous transporte boulevard Baudin à l'hôtel-cantine des équipages Air France.

Je me serais retrouvé seul pour dîner si Agnus ne m'avait fait signe. En face d'un bon couscous arrosé de vin rosé de Médéa il me raconta une partie de sa vie aventureuse d'aviateur dont je ne citerai qu'un extrait : celui où se rendant de Paris à Londres ils avaient dû se poser trois fois dans des champs pour procéder à des réparations sur le moteur ; il avait débuté comme mécanicien. Un des hommes les plus remarquables que j'ai connus.

C. avait dû faire la bamboula toute la nuit car il nous apparut fatigué le lendemain ; il ne serrait même pas la main à Agnus, chef radio et son aîné. J'ai pensé alors que le "un peu spécial" du dit Agnus était faiblissime et que le "vrai con" de Pindon était en dessous de la vérité ; la langue française était impuissante à qualifier ce que je ressentais.

Le retour fut identique à l'aller ; le passage de l'aiguille altimétrique sur 300 eut le même effet : je repris les commandes abandonnées la veille à la même hauteur ; nous survolâmes les Baléares à la même altitude de 2 000 mètres qui semblait convenir à l'humeur du mécanicien et de ses bourrins. Les Me 109 n'eurent aucune réaction ; le coulommiers-tarte aux prunes, se trouva à gauche ; C. se réveilla à son travers, consulta sa Bréguet, déclara qu'on était à gauche et donna un QAA extrêmement précis qui ne n'impressionna plus car il s'était trompé de dix minutes, la veille.

» Au Bourget, ce fut le même cirque qu'à Alger ; C. reprit les commandes en finale et posa le Languedoc sur les seules roues avant cette fois. Cet homme savait poser un avion indéniablement : la seule qualité ou absence de défaut que je lui reconnus. Paix à son âme.

» Le lundi matin, les questions fusèrent ; je racontai : on ne me crut pas ; et pourtant galéjer n'est pas un mot breton. Je condensai un max, dis le plus grand bien du chef radio Agnus qui m'avait dévoilé les mystères du code Q, ainsi que de l'excellence du couscous que nous avions mangé à Alger.

» Deux semaines plus tard, rebelote : Le Guen est de nouveau désigné pour assurer le Paris Alger.

» Même scénario que pour le précédent, sauf que je n'étais arrivé qu'une heure et demie avant le départ. J'avais fait la connaissance du mécano, un jeune comme moi, bien que déjà ancien dans la boîte où il était entré comme arpète à Toulouse, gentil comme tout, dessinateur hors pair (c'est lui l'auteur des dessins de la saga Kermadec) : Pierre Papay. Qui ne le connaît pas ?

» Le radio était encore un chef : Suard, sympa quoique un peu plus distant. Papay me donna le nom du cocher : B., dit Toto. Aucun qualificatif ne suivit sauf un simple : "Tu vas voir !"

» Et pour voir, j'ai vu.

» Une gueule cassée, burinée par les filets d'air, surmontée d'une casquette molle, posée de travers, à l'inverse de sa figure ; un trois quarts cuir de la belle époque, recouvrant ce qui devait être un uniforme, déboula de l'aérogare pour se diriger, lui aussi vers l'équipe au sol à laquelle il serra la cuiller d'une façon chaleureuse au vu de la mine réjouie des dits équipiers. Puis il revint vers moi, laissé seul par Papay et Suard.

– T'es quoi, toi ? le copi, je suppose. (Il supposait bien.) Suis-moi, tu vas voir, on va rigoler. T'es déjà allé à Alger ?

– Il y a quinze jours avec C.

– Et alors ?

Ma moue se chargea de répondre.

– T'as raison : plus con que lui, tu meurs. (Et une dalle de plus à son épitaphe !)

» Toto B. avait des gènes de circus man ; cirque, la mise en route ; cirque, le roulage au sol ; clownerie, le dialogue avec la tour. On se marrait de bon cœur ; Suard, du bout des lèvres : le travail dans la joie cher aux Allemands.

» Le clou du spectacle restait à venir.

» À peine aligné, face à l'ouest, sans attendre un quelconque feu vert, un Q quelque chose, ou deux mots en phonie, les quatre bourrins ronflaient plein pot sous l'œil désolé de leur soigneur car aucun timing n'avait été respecté. Ce qui ne dérangeait en rien le défilément de la piste sous les ailes. Au moment même où je notai une légère augmentation de hauteur, l'aile droite se leva, de plus en plus haut ; j'en déduisis que la gauche ne devait pas être très loin du sol ; et cela dura le temps de se

trouver parallèle à la piste nord sud. La remise à niveau des deux ailes ne prit qu'une fraction de seconde, la hauteur ne dépassait pas un mètre. Le spectacle de ce quadrimoteur, fleur de l'industrie française, dévalant au ras du sol, parallèlement à l'aérogare du Bourget, ne manquait pas de sel ; n'est-ce pas ce que faisaient et feront toutes sortes de prototypes au cours des salons du même nom ? Sauf que nous allions à Alger, avec des passagers ! Appréciaient-ils ? Si oui, ils allaient être servis ; sinon, ils allaient souffrir.

» Car ce fut quatre heures de radada. Ce n'était pas fait pour impressionner un ex-pilote de chasse dont c'est l'exercice favori. Suard tenta bien quelques relevés, mais, d'une part, B. n'en avait rien à foutre et il le lui dit crûment et d'autre part, les ondes radio n'aimaient pas trop ces altitudes-là, si on peut utiliser ce terme pour un vol qui rasait tout ce qui dépasse. Je ne reconnus pas grand-chose de mon précédent voyage : pas le temps. Je me souviens d'un seul point, une petite île sur la Loire aux alentours de Giens, à partir de laquelle notre pilote donna, lui aussi, un QAA pour Alger ; il n'était pas plus faux que celui de C. au passage de la quiche lorraine de Béziers. Ce qui nous amène tout naturellement au rivage méditerranéen. Suard suggéra que pour survoler les Baléares il faudrait peut-être reprendre une certaine hauteur.

– Au contraire, répliqua notre cocher baroudeur, ils auront à peine le temps de nous voir.

» Au lieu de passer entre Minorque et Majorque ainsi qu'il était recommandé, oralement, car les consignes écrites précisait de faire un grand tour, B. aborda Majorque par la baie de Pollensa et dévala l'île en *vuelo rasante*. Le terrain de Palma qui n'était alors qu'un vulgaire champ fut survolé en plein milieu ; je vis de près les Me 109, comme si on allait les strafé : tataatatata, fit B. en appuyant un doigt sur le volant et ce fut de nouveau la pleine mer, jusqu'à la côte algérienne à l'approche de laquelle on reprit quelques centaines de pieds afin d'entrer dans le tour de piste.

» Au cours des opérations de débarquement, les passagers défilaient sous ma fenêtre que je venais d'ouvrir, cause chaleur. Certains levèrent le poing non pas pour me saluer à la communiste mais pour m'insulter ; rares furent ceux qui applaudirent.

– Qu'est-ce qu'ils disent ? me demanda Toto, *el rey del vuelo rasante*.

– Il y en a qui n'ont pas aimé.

– Ils feraient mieux de rester chez eux.

C'est la même réponse qu'il fit au chef d'escale qui, timidement, se faisait l'écho de certains passagers.

Grand seigneur, B. invita son équipage dans un grand restaurant ; sa tchatche était aussi redoutable que son aptitude à raser la crête des arbres.

Le retour fut identique, à part que nous avions cette fois le soleil à droite. Sans GPS, nous survolâmes la petite île de la Loire, notre cocher ne manqua pas de donner son QAA ; il était moins faux car il ne restait qu'une centaine de kilomètres.

“Alors ?” me demanda-t-on. On ne me crut pas davantage. (Me croira-t-on 52 ans plus tard ?)

» Ainsi fus-je qualifié sur SO 161. Un an plus tard, lors de ma réelle qualification sur Langue-doc, cette fois en commandant de bord, cette double expérience ne me fut d'aucune utilité ; les choses avaient bien changé : des règles avaient fleuri. B. avait reçu la bonne parole ; il n'en tint pas toujours compte. »

Pindon ne se souvenait pas de ce vol. Rassurons les passagers lecteurs : il suffira de quelques années pour que ce genre d'histoire, pourtant véridique, ne puisse plus se reproduire.

– Assieds-toi, tu attends quelqu'un ?

– Mon fils, mécanicien navigant à Air Inter, et toi ?

– Ma femme, commandant de bord long courrier à Air France.

– Ça m'aurait pas plu, moi, d'avoir une nénette comme patron !

– Moi non plus, mais il faut reconnaître que dans beaucoup de domaines elles sont meilleures que nous.

– Je suis parti à temps.

Effectivement, pensa Michel, déjà qu'il avait du mal à supporter les hommes !

– Tu as une idée du retard ?

- Pas plus d'une heure, j'ai eu un coup de biglot de mon fils : ils sont en train de former un équipage.
- Un briseur de grève, ton fils ?
- Il est chef.
- Ça la fout mal toutes ces grèves.
- Tu ne parlais pas comme cela, il y a quarante ans !

« Les années après guerre avaient constitué une période de forte inflation. Les patrons se faisaient tirer l'oreille pour ajuster les salaires. Bien que compagnie nationale, Air France ne se distinguait pas des autres. En juin 1949, les salaires des équipages avaient diminué de moitié en pouvoir d'achat. Au cours des nombreuses entrevues que les représentants syndicaux eurent avec la direction, le président ne manqua pas de fredonner l'antienne patronale qu'une grève ne manquerait pas de couler une compagnie renaissante et, de ce fait, ô combien fragile. Ce refrain sut toucher les cœurs d'hommes aimant leur métier et attachés à leurs avions ainsi qu'à la crevette ornant la queue de ceux-ci. Lorsque le retard pris par les salaires atteignit le chiffre symbolique de 100%, la grogne quitta sa zone de latence. "Le président nous emmène en bateau," entendit-on de plus en plus. Une scission se fit entre "jeunes" d'après guerre et "anciens" d'avant guerre, pour lesquels le syndicalisme était réservé aux O S de chez Renault : nouvelle querelle des anciens et des modernes. Les anciens se faisaient fort, revêtus de leurs plus beaux uniformes, décorations au vent, d'aller voir le président qui ne manquerait pas d'entendre leurs arguments. Certains l'avaient connu au berceau, c'est-à-dire quand il était entré à la compagnie, alors qu'eux-mêmes faisaient la une des journaux. Le président les écouta, leur prodigua de belles paroles (il savait faire), leur promit qu'il ferait un effort lorsque la compagnie serait remise sur ses rails (aériens). Un mois passa. Ne voyant rien venir, les "jeunes" prirent le pouvoir au syndicat et surent résister au chant de sirène du président lors d'une ultime entrevue, au cours de laquelle il annonça la mort d'Air France, paix à son âme. La grève débutea deux jours plus tard. Selon la coutume et les lois de l'époque, la grève était un droit, mais cela n'empêcha pas le gouvernement, à majorité de gauche, de décréter la réquisition des équipages. Comme tous ses camarades, Michel reçut la visite d'un gendarme qui vint lui apporter son ordre de réquisition. Cet ordre restant vague en ce qui concerne le port de l'uniforme, ce sont des civils que les passagers virent s'installer aux postes d'équipage, des civils respectueux de la loi ainsi que des règlements compagnie. Laquelle s'aperçut, à ses dépens, qu'elle s'était confectionnée des verges pour se faire battre. À midi, pas un avion n'avait décollé, aucun ne se trouvant en l'état de voler selon le manuel compagnie. La direction décida de changer les équipages. À 17 heures, les avions étaient toujours au sol. Puis soudain ce fut un envol de moineaux : la flotte avait pris l'air. La direction respira ; soulagement de courte durée car quelques heures plus tard aucun appareil n'était revenu. Le lendemain pas davantage. Rien n'y fit ; les mécaniciens ou ingénieurs au sol appelés en inspection, furent contraints de noter que les consignes d'exploitation édictées par la compagnie étaient strictement respectées. Au troisième jour, le président se rendit compte qu'il ne pouvait gagner, sinon qu'il avait perdu. Fin joueur, il suggéra au gouvernement la nomination d'un médiateur, en espérant bien qu'il serait achetable. Ce que pensa également le bureau du syndicat. On ne se mit d'accord que sur le quatrième nom : un homme, un haut fonctionnaire, qui fit son travail en toute honnêteté pour le syndicat mais fut considéré comme un traître par certains milieux de la direction. Le retard pris par les salaires fut reconnu, donc rattrapé ; la compagnie ne coula pas. Le bras de fer continua pendant les neuf années qui suivirent ; les menaces de grève alternèrent avec les grèves effectives jusqu'à ce qu'un directeur décide de mettre fin à ce petit jeu, dérangeant pour les passagers et l'image de la compagnie, en signant un protocole d'accord avec le syndicat du personnel navigant. »

Pindon faisait partie de l'équipage de Michel lors de cette grève de 1949 ; cette fois il se souvenait de l'affaire : "Nous nous sommes bien marrés pendant ces quelques jours ! Ce n'est apparemment plus le cas maintenant ! D'après mon fils..."

Ils évoquèrent de nombreux souvenirs qui mirent Michel mal à l'aise, car il n'avait pas encore fait son deuil de l'aviation ; en portaient témoignages les nombreux rêves où il se trouvait encore en activité.

L'avion fut annoncé ; il se leva.

- Tu vas encore regarder les avions atterrir ! lui lança Pindon.
- Toi, non ?
- Les avions, c'est loin.
- Pas pour moi.
- Je vois.

Parmi les passagers qui descendaient de l'A 319, il nota deux personnes en uniforme qui devaient : un homme, une femme. Elisabeth embrassa son mari ; l'homme se présenta en disant : "Mon père m'a souvent parlé de vous."

- On parle encore de toi dans les cockpits, mon chéri.
- Plus pour longtemps.
- Tant que j'y serai, tout au moins.
- À bientôt à Air France, lança Elisabeth au fils Pindon.

La fusion Air France et Air Inter se profilait à l'horizon.

- Il était bon mécanicien, son espèce d'ours de père ? demanda Elisabeth.
- Caractère de cochon mais bon technicien.

Dans l'Espace qui la ramenait chez elle, Elisabeth se souvenait de son premier vol en hôtesse sur 747 au cours duquel elle avait affronté l'hostilité du mécanicien navigant et l'indifférence du commandant Michel Le Guen. Une borne indiqua Crac'h, 4 kilomètres. Un virage se présenta ; le conducteur leva le pied. Elisabeth posa une main sur la cuisse de son mari et dit :

- Tu sais quoi ?
- Non, mais tu vas me le dire.
- Je t'aime.
- C'est à Bangkok que tu as découvert ça ?
- Chaque fois que je reviens chez nous.
- Nous n'y serons pas seuls.
- Ah !
- Nos amis anglais sont arrivés en fin de matinée.
- Comme je suis contente.
- Greg fait de plus en plus jeune.
- Toi aussi, mon chéri.
- Je vais pouvoir bientôt reprendre du service alors !

Bien avant que l'Espace fût en vue, Thermidor avait averti les maisons voisines de l'arrivée de ses maîtres ; il attendait derrière le portail en remuant la queue.