

Jissé

CARGO

Avant-propos

Pilote ! Le plus beau des métiers ? Assurément !
Pour moi, du moins.

Bruxelles, un soir de décembre 1996, à la terrasse
d'un restaurant. La conversation tourne autour de mon
métier.

La petite dame ridée en chapeau gris orné de
fraises, assise à l'autre bout de la table, se penche vers
moi avec des mines de souris effarouchée, les yeux
papillonnant :

— Mais c'est dangereux n'est-ce pas, mon-
sieur ? Vous n'avez jamais eu peur là, dans votre
avion ? Tout de même, ça ne tient sur rien du tout, un
avion, n'est-ce pas ! Quand le moteur s'arrête, qu'est-
ce que vous faites ? Vous avez des parachutes ?

À ses côtés, un grand type à la moustache en
bataille lève un sourcil broussailleux :

— Voyons, Émilie, monsieur n'est pas dans l'ar-
mée. C'est dans l'aviation civile. Si on leur donne des
parachutes, quand il y a une panne, ils sautent ! Et les
passagers, derrière, ils font quoi ?

— Moi, j'ai bien trop peur pour monter dans un avion, intervient une grande asperge en chignon. Imaginez-vous qu'un de mes cousins a, un jour, voulu passer son baptême de l'air. Il a eu une de ces peurs. Le pilote n'arrêtait pas de faire monter et descendre l'avion, de le pencher à gauche et à droite. S'il a cherché à le déguster, c'était réussi, croyez-moi. Je me vois mal dans la même situation !

— C'est vrai ! Coupe son vis à vis, un petit homme rondouillard aux bajoues couperosées. J'ai été obligé d'aller à Berlin en avion, il y a deux ou trois ans. On a été secoués d'une façon impossible. Et ça n'arrêtait pas de tourner dans tous les sens. Très désagréable ! À mon avis, ils l'ont fait exprès. Tout le monde avait peur, c'était visible. En tout cas, pour moi, terminé l'avion. C'est vraiment trop dangereux. Je ne comprends pas comment on peut aimer ce métier. Sans vouloir vous offenser, Monsieur, ajoute-t-il d'un air important, c'est un travail de trompe-la-mort, de casse-cou ! Il faut être cascadeur, ou saltimbanque pour faire ce boulot !

Ayant dit, il attrape son cognac, le fait tourner dans son verre, l'œil brusquement attendri, puis :

— Remarquez, je ne dis pas cela spécialement pour vous ! Mais, avouez que c'est un métier de fou. Qu'est-ce que vous trouvez de si passionnant à être ainsi entre ciel et terre, à vous demander si vous serez encore vivant la minute suivante ?

Du bout de ma fourchette, je titille mon éclair au chocolat à demi écrasé sur l'assiette, cherchant comment expliquer à ces gens ce qu'est mon job en vérité.

Bien sûr, il y a des risques. Mais davantage que pour d'autres métiers ? Je ne crois pas que piloter un avion soit plus dangereux que de conduire un dix-huit roues sur des routes encombrées de maniaques du volant, d'être flic de quartier, électricien ou boucher. Je ne connais rien au travail de boucher, ni à celui de chauffeur poids lourd, mais il me semble que la comparaison avec ce dernier soit assez judicieuse.

Lorsqu'un gars promène son gros semi-remorque sur les autoroutes, dis-je à l'intention du gros, il est bien plus exposé que moi quand je vole d'un point à un autre. Et si vous voyagez en car jusqu'à Barcelone, vous avez davantage de risques d'accident que moi là-haut. Il suffit de regarder la télé. Ça arrive tous les jours !

— Oh ! Mais non, voyons ! Reprend la musaraigne en s'agitant sur sa chaise. Quand il a une panne, le camion s'arrête au bord de la route. Tandis que vous, vous faites quoi, à part tomber comme un caillou ? Et quand un avion tombe, comme cela arrive souvent, ce n'est pas deux morts qu'il y a !

Je me rends compte, une fois encore, qu'il est inutile d'essayer de convaincre les gens lorsqu'ils ont des idées toutes faites, aussi me tais-je tandis que la conversation dérive vers des sujets moins sensibles.

Qu'y a-t-il de réellement dangereux, à être pilote ? Pas plus que pour n'importe quel autre métier, s'il est exercé avec suffisamment de conscience et de sens des responsabilités. Pas si l'on peut garder présent à

l'esprit que nul n'est parfait, si l'on est capable de se remettre en question et de tirer de ses faiblesses et ses erreurs les enseignements adéquats.

Bien sûr, outre un entraînement rigoureux, il faut également une part de chance, mais ceci est vrai pour n'importe quel job, dès lors que l'erreur est humaine.

Ici, pourtant, la chance, ce n'est pas de passer à côté de l'accident, par pur hasard. Ce n'est pas de tirer le numéro gagnant au loto, bêtement, parce que les statistiques ce jour-là sont de votre côté, ou que votre signe astral est favorable.

C'est quelque chose de plus complexe. C'est fait d'une infinité d'éléments qui concourent à vous permettre d'éviter le drame toujours possible, et latent. Cela se prépare, se construit, jour après jour, à force de précautions, d'entraînement, d'anticipation, de jugement, et de bon sens. Et d'un minimum d'humilité.

C'est un état d'esprit, qui amène à être capable de tirer parti de situations difficiles de manière appropriée, au moment opportun, parce qu'il vous vient, à ce moment précis, le réflexe nécessaire

Et ce réflexe n'est pas inné. Il est le résultat d'un apprentissage fait d'entraînements réguliers, de connaissances pratiques et théoriques, de remises en question, et des leçons qu'on aura retenues des erreurs antérieures.

Plusieurs individus que j'ai connus durant une carrière de plus de trente-cinq ans, auraient été mieux inspirés de se tourner vers un autre travail. Les « ratages », dans notre métier, se paient « cash », et souvent très cher.

Certains d'entre eux, ayant embrassé la profession, parfois au fil du hasard, ou « pour faire quelque chose », et qui, à force d'attribuer aveuglément leurs propres erreurs aux autres avaient fini par se croire les meilleurs, ne sont plus hélas de ce monde, ayant terminé dramatiquement leur parcours quelque part.

Parfois en faisant la une des journaux, parfois sans tapage médiatique. Tout dépend du nombre d'innocents entraînés malgré eux dans leur fatale suffisance, et l'improvisation.

Moi aussi, j'ai eu ma période « grande gueule », quand j'apprenais à piloter. Il m'est arrivé de me croire un être supérieur tout simplement parce que j'avais réussi à me sortir d'un mauvais pas. Heureusement pour moi, les circonstances m'ont permis très rapidement de comprendre que j'étais loin du compte. J'ai eu plus d'une fois l'opportunité de me questionner sur ma propre vanité, de faire le bilan de mes maigres connaissances en la matière et du lot d'erreurs qui me tenait lieu d'expérience.

C'est cela, très certainement, qui a été ma vraie chance.

Plus tard, quand je fus commandant de bord, je conservai cet état d'esprit. J'ai toujours considéré que mes collègues avaient, d'une manière ou l'autre, quelque chose à m'apprendre, fussent-ils fraîchement promus et plus d'une fois je me suis trouvé bien d'écouter leurs avis.

J'ai fait mienne cette philosophie qui professe qu'à écouter les autres, le soir on se couche toujours un peu moins bête.

Trop souvent, le type qui se trouve à gauche dans le cockpit a tendance à se prendre pour un dieu. Il décide, juge, agit, comme s'il était seul à être investi des connaissances requises. Les autres ne sont que des sous-fifres justes bons à jouer les utilités et ne valent certainement pas qu'on écoute leur avis, lequel avis ne serait de toute façon qu'un ramassis d'ineptie.

Bien sûr, le commandant de bord est celui qui prendra la décision, en fin de compte. Et c'est sur lui que repose la responsabilité de conduire l'avion à bon port. Il est là parce qu'il a plus d'expérience, qu'il a démontré au cours des ans que son jugement est plus fiable et qu'il a, théoriquement du moins, les aptitudes requises pour commander.

Est-il pour autant concevable de considérer les collègues comme quantité négligeable ? Selon moi c'est une grave erreur.

Dans un cockpit, il s'agit avant tout d'un travail en équipe, en commun, et qui dans nombre de

circonstances requiert de mettre l'ensemble des connaissances, des idées, de l'expérience au service de cette équipe.

Le « CRM, » le Cockpit Ressource Management, est bien autre chose qu'un apprentissage d'obéissance au seul maître à bord. C'est l'exploitation en commun, à l'initiative du chef, des ressources de chaque membre de l'équipage pour la sauvegarde de tous.

Combien encore sont les jeunes copilotes qui doivent affronter la morgue et la suffisance de leurs aînés ? Combien sont ceux qui, aujourd'hui encore, doivent faire contre mauvaise fortune bon cœur et partir en vol avec des gars qui ne les considèrent que comme d'encombrants accessoires, qui ne les autorisent pas, ou trop rarement, à émettre une opinion qui pourrait s'avérer pertinente ?

Pourquoi un tel comportement, générateur de frustrations pouvant mener au drame, en cas extrême, existe-t-il ? Pourquoi des gens par ailleurs sensés et empreints de qualités se comportent-ils, lorsqu'ils se retrouvent aux commandes de leur appareil, en potentats déniaient à quiconque se trouvant sous leur commandement, le moindre droit à la parole ?

Crise d'autorité ? Besoin de s'imposer à tout prix ? Ou crainte de se voir un jour prochain supplanté par celui dont on aura imprudemment écouté les éventuelles suggestions ? Est-ce une perte de prestige, un aveu d'incompétence que l'on craint ainsi ?

Malheureusement c'est, je crois, l'explication la plus vraisemblable.

Rien n'est plus faux cependant. Toute ma vie professionnelle, j'ai écouté les avis et les suggestions de mes coéquipiers, même les plus jeunes et les moins expérimentés. Du moins lorsque l'urgence n'imposait pas d'action immédiate.

Cela m'a également permis, ayant été instructeur de vol sur un certain nombre d'appareils, de faire passer le message sans trop de difficultés. Pour être écouté, il faut d'abord être à l'écoute des autres. C'est aussi simple que cela !

J'ai entraîné des candidats dont on prétendait qu'ils ne valaient rien et qu'ils n'arriveraient jamais à voler correctement. Pourtant, en me donnant la peine d'essayer de comprendre leur problème, je m'aperçus plus d'une fois qu'il résidait, pour l'essentiel, dans un manque de communication.

Un élève « bloqué », craignant de sembler ignorant en posant des questions, est plus fréquent qu'on ne le pense et une attitude positive et amicale peut parfois résoudre bien des difficultés.

Et il appartient à l'aîné de faire les premiers pas. On s'aperçoit alors que le supposé incapable est souvent en mesure de développer des aptitudes insoupçonnées.

Jamais cette façon de voir ne m'a posé le moindre problème d'autorité ni ne m'a donné l'impression de remettre mon professionnalisme en question.

L'autorité, je l'ai basée sur l'acceptation des responsabilités qu'implique le fait d'être commandant de bord. Sans faux fuyants.

Si quelque chose se passait mal à bord, c'était à moi et à moi seul d'en porter le chapeau. Le linge sale, c'était entre nous qu'on le lavait. Ca s'arrêtait là, et nous étions tous bien d'accord sur ce point.

Introduction

Je suis de ceux qui ont appris leur métier à l'ancienne dans les années soixante sur de vieux bacs en Afrique, au temps où n'existaient ni navigation inertielle ni GPS¹ sur nos coucous, ni le plus souvent suffisamment de balises radio pour s'orienter valablement. C'était l'époque des avions à moteurs à pistons, de la montre et du compas, qui vous amenaient sur le secteur de destination avec une précision de l'ordre de cinquante kilomètres de rayon. Le reste, c'était la connaissance du terrain et les repères au sol.

Quelques années plus tard, avec des jets commerciaux rachetés à bas prix par des compagnies privées, et transformés en avions cargo, le problème se compliquait singulièrement. En volant à des altitudes de trente mille pieds² ou davantage, il devenait quasi utopique de se repérer au sol, et une erreur de quelques degrés au départ ou un mauvais timing pouvaient vous amener si loin de votre destination qu'il devenait pratiquement impossible de la retrouver.

¹ Système de localisation par satellites.

² Environ dix mille mètres (1m= environ 3 pieds).

Dès lors, c'était le dilemme : descendre pour se repérer en consommant énormément de carburant, rester en altitude en essayant de capter une balise quelconque ou tâcher de trouver au radar un relief connu. Rien de moins évident au-dessus de la forêt tropicale. Un peu comme s'il fallait aller d'Amsterdam en Hollande à Sofia en Bulgarie sans autre aide à la navigation qu'une faible balise à Francfort et une autre à Athènes pour donner une idée de la chose.

Il arrivait que la visibilité soit excellente et que le sol soit parfaitement net, même vu de très haut. C'était alors Byzance..., jusqu'à la prochaine ligne d'orages qui vous barrait l'horizon d'un bout à l'autre.

Passer au travers à l'aide, très imprécise, du radar météo ou les contourner ? Éviter un orage tropical représentait une entreprise qui, si elle offrait les avantages d'une meilleure sécurité, restait hasardeuse en Afrique à une époque où on pouvait capter un VOR ou un NDB¹ en moyenne toutes les deux heures de vol.

Contourner un de ces géants pouvait vous écarter de votre route de plus de cent miles nautiques², voire davantage. Il fallait établir avec grand soin cette variation de route sous peine de se retrouver à des distances considérables de la route initiale sans possibilité d'y revenir et par conséquent risquer de ne pas trouver l'aéroport de destination.

¹ Balises de radioguidage au sol.

² Environ 185 kilomètres (1NM= 1852 m).

Passer au travers comportait de sérieux dangers, même en se faufilant entre deux « noyaux ». Plus vous en approchiez et plus, vu de vos douze mille mètres ils étaient énormes, culminant de cinq à sept ou huit mille mètres au-dessus de vous, bourgeonnant comme des volcans en éruption. Impressionnant spectacle qui remplit de respect craintif !

Pour peu que le radar ne soit plus parfaitement calé en azimuth, on risquait de se prendre des courants et des cisaillements extrêmement violents, des grêlons de la taille d'une balle de tennis, de la glace sur les ailes et dans les entrées moteurs, et la foudre. Ces joyeusetés n'étaient affrontées, bien entendu, que lorsqu'il n'y avait pas de meilleure option. Mes collègues ayant volé sous les tropiques savent bien de quoi je parle. Ils savent aussi que trop fréquemment c'était malheureusement la seule alternative disponible.

J'ai, depuis longtemps cessé de voler, atteint par la limite d'âge, mais je lève encore bien souvent le nez vers les avions qui me passent au-dessus de la tête.

Nostalgie de mon métier. Regrets de ne plus être à bord vers de lointaines destinations? Certainement !

Et des souvenirs. En pagaille !

Je me souviens des heures passées à surveiller mes instruments, à calculer le carburant, des navigations peu précises et angoissantes quand le repère attendu n'arrivait pas, des heures d'attente sur un aéroport perdu, du déchargement acrobatique de véhicules ou de caisses, des nuits passées dans le cockpit parce que l'hôtel du coin était trop infect.

Je me souviens de mes collègues, de cette espèce particulière de respect mutuel, d'amitié et d'entraide qui nous liait. Je me souviens surtout de mes premières heures de vol et de mes débuts dans l'aviation commerciale.

Je me souviens aussi de quelques abrutis qui croyaient tout savoir et ramenaient leur grande gueule, jusqu'au jour où ils ont rencontré un destin hélas trop souvent prévisible.

Mais je me souviens surtout des types bien. Quelques-uns, fort rares, y ont laissé la vie. La plupart pourtant, sont encore là, vieillissant comme moi, et c'est en pensant à eux que je me suis décidé à raconter une part de cette vie que je trouve plutôt banale. Ce n'est pas de la fausse modestie. J'ai été ce qu'on peut appeler un pilote correct, sans plus.

Si, deux ou trois fois, de jeunes enthousiastes m'ont qualifié de « légende vivante », je dédie le terme bien plus à la corporation tout entière qu'à des mérites personnels. Ma seule vraie fierté est d'avoir fait mon boulot sans causer d'accident, sans semer la mort par négligence ou incompetence, et d'avoir assumé mes propres erreurs.

Celle aussi d'avoir pu, je crois, transmettre à quelques jeunes le peu de mon savoir et de mon expérience. Ils sont, pour la plupart, aujourd'hui, commandants de bord et jouissent de la considération de leurs collègues. Je n'y suis pas pour grand chose. Les graines que j'ai eu le privilège de semer ont poussé

en terrain fertile, et le mérite de ce qu'ils sont devenus n'appartient qu'à eux-mêmes.

À ceux qui seraient tentés de se croire les meilleurs, je conseillerais de laisser le soin d'en décider à ceux qui les observent et qui sont en mesure de les évaluer. Et de se garder d'une autosatisfaction euphorisante, car là réside le vrai danger.

Je ne connais pas, personnellement, de « bons pilotes ». Je ne connais que ceux qui sont encore là pour raconter leur histoire.

Les noms des différents protagonistes que j'évoque et les noms de compagnies sont évidemment modifiés. Ceux qui le voudront bien s'y reconnaîtront cependant. Par contre, les événements et anecdotes, les lieux et les avions, eux, sont bien réels.

Je me souviens également de l'homme qui a fait de moi ce que je suis devenu. Sa modestie proverbiale m'interdit de le nommer. Il vit toujours quelque part au Katanga. Un grand Monsieur.

1.

Aéro-club. Les années soixante

Piet était un copain, et un collègue de travail. J'étais fonctionnaire à cette époque. Il m'a amené à l'Aéro-club, une après-midi de mai. Pour voir. J'avais 25 ans. Je n'avais jamais pensé à devenir pilote. Il m'a emmené « faire un tour de piste » un peu prolongé. Huit jours plus tard, je m'inscrivais comme élève.

Et j'ai commencé par pousser des coucous pour les autres, et entoiler un vieux J3¹. En essayant d'assimiler les connaissances minimales nécessaires pour passer l'examen théorique.

Piet cumulait les fonctions de chef instructeur et de secrétaire à l'Aéro-club. Lorsqu'il me mit pour la première fois dans le siège avant du Super Cub, cela a ressemblé à un gag à l'américaine ! J'ignorais comment me faufiler dans le siège plutôt étroit, la jambe gauche du mauvais côté du manche, ne sachant que faire de la droite, les mains encombrées du micro, des écouteurs et de dieu sait quoi d'autre. N'arrivant pas à prendre

¹ Petit biplace léger d'écologie à aile haute.

place correctement, il me fallut redescendre pour recommencer avec l'autre jambe.

Là non plus cela n'allait pas tout seul. Accroché aux montants du cockpit exigu, j'essayai de passer la jambe gauche par-dessus le manche, et ne réussis qu'à me l'enfiler dans le pantalon. À la troisième tentative, je parvins enfin à me laisser tomber dans le siège, déjà trempé de sueur sous les regards ironiques des « vieux ».

Imperturbable, Piet grimpa sur le siège arrière et se mit en devoir de m'expliquer les manœuvres de démarrage. Il fallait tout d'abord bien regarder devant si aucun obstacle ne se trouvait sous l'hélice puis, après avoir crié haut et fort un « attention contact », mettre le moteur en marche.

Nouvelle aventure : j'avais mis trop de gaz à la manette. L'avion se mit à avancer aussitôt en virant à droite en dépit du fait que j'avais les pieds sur les pédales de frein. Mon problème venait apparemment de ce que le dosage de la pression sur les pédales n'était pas équilibré. Je tentai de rectifier en relâchant un peu le pied droit et en appuyant plus fort avec le gauche..., et on repartit en sens contraire sur quelques mètres.

Alors que ma confusion tournait au rouge écarlate, Piet reprit calmement les commandes et vu de l'extérieur, le « taxi » prit une allure beaucoup plus esthétique, ce qui me mit un peu de baume au cœur.

En quittant le parking, autre épreuve : demander, par radio à la tour, l'autorisation de taxi. Cela a l'air tout simple, mais quand on n'a jamais tenu de micro et qu'il faut s'adresser à une Tour de Contrôle, avec un grand « T », on se sent misérable. On sait à peu près ce qu'il faut dire (on l'a entendu et répété cent fois), mais ça ne passe pas. On hésite, on cafouille, on avale les mots et on se sent stupide à imaginer ce que « La Tour » peut bien penser de ce crétin qui essaye de dire quelque chose.

Pour tout arranger, on vous demande de répéter et là, ça panique, parce que bien entendu ce n'était pas prévu. L'instructeur vous souffle les phrases magiques qui vous donneraient l'air d'un pro et vous les répétez de travers. Plus vous essayez de vous détendre, plus ça se corse, et moins vous comprenez.

Je voue une reconnaissance éternelle aux contrôleurs qui ont affaire aux débutants. Heureusement, eux ils savent généralement ce que vous voulez contrairement à vous et votre autosatisfaction à parvenir enfin au seuil de piste a vraiment peu de choses à voir avec votre expérience toute fraîche.

On se retrouve donc, au bout d'un moment prêt à « remonter » la piste. C'est large, très large, une piste d'aéroport international. Il faut la « remonter » sur près de deux kilomètres ; on vous a dit et répété qu'il faut aller en bout de piste pour décoller. Donc on y va !

Ma seule expérience antérieure de ce type de conduite se résumait à avoir fait du tricycle à l'âge de trois ans. Pas moyen de rouler droit avec ces pédales qui s'enfoncent à gauche et à droite. Et le vent qui vient de travers ! On s'aperçoit très rapidement que cette fichue piste est juste un peu trop étroite pour la manœuvre. On zigzague d'un bord à l'autre. Quand on part sur la droite, on donne du pied opposé pour ramener l'avion au milieu, et inversement. Impeccable, tant qu'on est assis à la table du cours théorique.

Là, ça se passe différemment : le foutu coucou ne veut rien savoir. Il va tout bonnement où il veut, malgré vos efforts pour le faire rouler droit. Et votre instructeur derrière qui en remet une couche en vous disant aimablement :

C'est toi qui manœuvres, hein ! Moi, je garde les pieds au sol. Il faut que tu « sentes » les réactions de l'appareil.

Tu parles ! Ca t'achève, un commentaire pareil. Tu pensais quoi, au juste ? Que le type, là derrière, allait te dire que c'est sa faute si tu arpente le bitume et t'arrange pour rouler quatre kilomètres sur une longueur de deux ? La seule consolation est que depuis l'Aéro-club on ne peut pas te voir faire ta mayonnaise. Par contre, depuis « La Tour », là...

Enfin, on se retrouve prêts au décollage. L'instructeur t'aura assuré que c'était plus facile à diriger une fois que l'air appuie sur le gouvernail de direction. Il faut juste contrer un peu, pas trop, à

l'ouverture des gaz, pour contrebalancer l'effet de couple.

Ce premier décollage restera une des pires expériences de ma vie : acrobatique est nettement en dessous de la réalité, et je continue à penser que Piet devait avoir l'esprit évangélique pour se dévouer ainsi avec moi, et bon nombre d'autres débutants, en continuant à prétendre que tout allait bien.

J'ai dû me voir mort une bonne douzaine de fois durant la demi-heure que dura ce premier vol et j'étais convaincu que j'allais me faire jeter par mon instructeur pour cause de maladresse congénitale et absence totale de dispositions.

Au lieu de cela Piet eut la bonté de trouver que « ce n'était pas mal pour un début » ! Je ne sus jamais où il était allé trouver quoi que ce soit de « pas mal » à ma performance, et je m'interroge encore à ce propos aujourd'hui. L'avenir, cependant, devait lui donner raison.

Deux ans plus tard, je passais avec succès mes licences de pilote professionnel. Mais n'anticipons pas.

2.

Après une quarantaine d'heures d'entraînement, au cours desquelles je décidai vingt fois de renoncer à apprendre à voler, Piet me jugea suffisamment préparé à présenter un examen pratique de pilote privé.

Les semaines qui avaient précédé ce grand moment avaient plus tenu de la punition que d'autre chose. Il y eut de pitoyables tours de pistes au cours desquels je tentais avec assez peu de succès de réussir à stabiliser l'avion, de voler en ligne droite, de faire les comptes rendus de mes positions à la radio, alors que déjà, il fallait réduire pour aborder l'étape de base et la finale, descendre les flaps¹ et effectuer les checks prévus.

Jamais je n'aurais le temps en un circuit de procéder à toutes ces manœuvres et je doutais qu'un type normal puisse y parvenir. Seul un surhomme devait pouvoir simultanément décoller, monter, rentrer les volets, virer, s'aligner en vent arrière, réduire la puissance, corriger l'assiette, rendre compte à la tour, et déjà, se préparer à l'atterrissage.

¹ Volets d'augmentation de portance, ou hypersustentateurs.

J'oubliais régulièrement quelque chose : tantôt, alors que je m'efforçais de corriger l'assiette de l'avion, je perdais mon alignement de vue et me retrouvais à voguer vers le large. Tantôt, concentré sur la réduction moteur, je laissais l'avion piquer du nez et perdais de l'altitude que je tentais de récupérer sans remettre de puissance, au risque de faire décrocher le coucou ou bien, déterminé à améliorer ces désastreuses performances, je me concentrais à fond sur ce qu'il fallait faire et oubliais qu'il était temps de virer en étape de base, ce qui m'amenait à des distances considérables de la piste.

Derrière, Piet, serein, commentait gentiment mes erreurs en essayant de me rentrer les manœuvres dans le crâne en douceur. Pour lui, ce n'était « pas mal », il fallait juste acquérir les automatismes. Il en avait de bonnes, lui !

Je sortais de ces séances d'entraînement épuisé et démoralisé. Et je me demandais comment il était possible de faire un circuit avec un avion plus complexe. Comment pouvait-on arriver à faire tout cela en un si court laps de temps ? Et il y avait des types qui volaient des avions à train rentrant et à hélice à pas variable et qui faisaient des approches aux instruments ! Pas possible, il fallait être masochiste.

Pourtant, insidieusement, cela devait me rentrer dans la tête malgré tout car je m'aperçus un jour que non seulement l'avion volait à peu près comme je voulais, mais que je pouvais même me payer le luxe

incroyable de jeter un coup d'œil alentour sans partir n'importe où.

Je volais seul maintenant depuis plusieurs semaines à raison de séances d'une heure, trois ou quatre fois par semaine, et commençais à être plus décontracté et même à prendre un plaisir évident à tourner autour de la piste.

Lorsqu'il me jugea suffisamment apte, Piet me prépara à une première navigation, étape indispensable à l'obtention d'une future licence.

Tous les élèves pilotes auront probablement été angoissés à l'idée de quitter le circuit d'aérodrome, mais ce que je ressentis lorsqu'on m'annonça que je devrais me plier à la règle est proprement mémorable.

Voler en circuit m'était devenu familier. Il y avait ce contact permanent entre la tour de contrôle et moi qui me rassurait et, avec la piste en vue, j'avais le sentiment que rien de fâcheux ne pouvait m'arriver.

Là, maintenant, on me parlait de m'éloigner, de quitter le cocon rassurant dans lequel j'évoluais pour me lancer à l'assaut du ciel sur des distances considérables, livré à moi-même. Non seulement j'allais devoir partir loin de ma piste, naviguer comme un grand, mais surtout arriver où j'étais censé arriver, et pire, en revenir.

Les jours et les nuits que je passai à consulter les cartes de navigation à vue, j'en ai perdu le compte !

J'étudiais chaque détail : routes, collines, villages, rivières. J'établissais d'innombrables triangles de vitesse, calculais des points de « non-retour », traçais des couloirs sur ma carte pour tenter de déterminer ce que je verrais de part et d'autre de ma route au cas, plus que probable, où je m'égarerai.

J'y allais généreusement dans une première bande de quinze kilomètres de part et d'autre du tracé, puis me ravisais et en rajoutais encore cinq de chaque côté, au cas où...

Puis, comme j'avais de sérieux doutes sur mes capacités, mais que je décidais, dans une poussée de mauvaise foi, d'attribuer à une possible dérive due au vent, je m'octroyais encore quelques kilomètres de chaque côté.

Lorsque je pensai avoir suffisamment tenu compte des marges d'erreur, je constatai que je pouvais dorénavant errer dans un couloir de près de cent kilomètres de large. Pas bon, ça ! Ma navigation devait se faire sur un triangle de deux cents kilomètres de côté. À ce train là, j'arriverais n'importe où, moi.

Après de nouveaux calculs et de nouvelles feuilles pleines de chiffres, de caps et de litres de carburant, je décidai d'arrêter là les frais et de me contenter de quelques repères sur les côtés du tracé. Je comparai les résultats et décidai que, finalement, la deuxième mouture était plus simple, plus claire, et sûrement plus facile à suivre.

J'arrivai à l'aéroport de bon matin en ce jour de saison sèche. Piet était là et passa l'heure suivante à me donner un maximum d'informations sur ce que j'aurais à faire, sur les points topographiques importants qui me permettraient de m'y retrouver, et termina par des conseils au cas où...

Vers les dix heures, je décollai, les tripes dans le fond du pantalon.

À peine en l'air, je pris par habitude le premier virage du circuit avant de me rappeler que cette fois je devais prendre un cap vers le nord et le suivre de préférence jusqu'à une petite piste perdue dans les collines, où il me faudrait atterrir, avant de poursuivre vers ma seconde étape.

Pas très résolu, je pris donc la direction voulue en jetant de fréquents regards en arrière sur la piste qui s'éloignait inexorablement. Lorsqu'elle eut finalement disparu dans le lointain brumeux, je me trouvai très seul. J'essayais bien de me rassurer et de me raisonner : je savais voler, après tout, et quelle était la différence de voler vers une autre piste que celle à laquelle j'étais habitué ? Je me sentis idiot, à essayer de me convaincre, alors qu'elle était là, précisément, cette différence !

Pas la peine de me raconter des histoires ; j'étais seul, bien seul, et livré à moi-même. J'allais devoir prouver, à mon ego en premier lieu, que j'avais quelque chose dans le ventre et que j'étais capable de faire ce truc.

Terminées les vantardises auprès des filles les soirs de guindaille, où l'on laisse entendre à mots à peine voilés qu'on est un as, où l'on s'étend complaisamment sur de supposées aventures et où l'on glousse de satisfaction lorsque l'une d'entre elles s'exclame, les yeux écarquillés, dans lesquels on veut voir une admiration sans bornes :

— Oh ! Tu es pilote ? Comme c'est fascinant. Comme ce doit être formidable de voler ! Tu m'emmèneras faire un tour un de ces jours, dis ?

Là, j'y étais ! En plein. Et si je voulais, un jour, en mettre plein la vue aux copines assez piquées que pour vouloir que je les emmène « faire un tour », j'avais intérêt à commencer par rentrer tout à l'heure à mon point de départ. Avec l'avion.

Je ne voulais pas penser au fiasco que représenterait un échec. Si j'étais incapable de revenir à ma base, il valait mieux me faire oublier. Ma réputation serait faite, comme celle des deux ou trois clowns qui n'avaient jamais été en mesure de ramener leur coucou, et étaient revenus au bout de quelques jours en faisant du stop, après avoir abandonné l'avion à court de carburant sur la première piste qui se présentait, en pleine brousse. Le bide que cela ferait !

Au lieu de m'attrister sur mon misérable sort, je ferais mieux de me concentrer, tiens ! Je regardai au dehors, puis tentai de repérer sur la carte les détails aperçus. Jusqu'ici, cela avait l'air de correspondre. Au point de vue temps également il me semblait que ce soit

« ok » et je commençai tout doucement à être plus serein.

Il faisait un temps splendide, et j'apercevais à l'horizon la ligne des collines où se trouvait ma première escale. J'avais grandi dans la région et j'en connaissais assez bien la topographie générale. Aussi je me fis un peu moins de souci quand je me rendis compte que, d'en haut, je reconnaissais des tas d'endroits familier que je repérais de fort loin. Allons, cela irait ! Je n'avais pas réellement de raisons de m'inquiéter.

Là-bas, les Monts Mitumba, au nord. Vers l'ouest, j'apercevais, brillant sous le soleil, le lac artificiel de Likasi avec, serpentant dans la savane, la rivière Lufira qui en émergeait, filant vers le nord ouest et le fleuve Lualaba. Plus au sud, je repérai le tracé de la ligne à haute tension allant vers Kolwezi, ma seconde étape. Il faudrait être con comme un balai pour se perdre ! Je finis par me rassurer tout à fait.

J'arrivais sur les collines où se trouvait la petite piste qui était mon premier atterrissage de navigation, où je devais faire viser mon carnet de vol en guise de preuve de mon arrivée. Déjà, je pouvais voir les premières habitations aux toits de tuiles rouges, et l'étroite piste, bien délimitée dans la savane brûlée.

Allons ! Dans dix minutes, je serais au sol, après cette première épreuve qui se terminait le mieux du monde. C'était bien de moi, cette propension à me faire une montagne de tout alors que, finalement, tout se passait parfaitement.

Il faisait chaud maintenant. J'avais soif et envie d'une cigarette. Je pêchai ma bouteille d'eau minérale entre le siège et mon sac, et décidai d'ouvrir la vitre pour avoir un peu d'air frais. Aussitôt un tourbillon rafraîchissant s'engouffra dans le cockpit étroit, faisant voltiger mes papiers. Avant que j'aie pu l'agripper, la carte que j'avais sur les genoux disparut par la fenêtre avec mon précieux calcul de route, et je me retrouvai comme un crétin à regarder de tous côtés comme si j'allais la voir flotter à côté de l'avion.

Eh, merde ! Quelle tuile. Qu'allais-je faire sans ma carte et mon planning de route ? Je résolus de remettre le problème à plus tard, et me concentrai sur l'approche et l'atterrissage. Malgré un léger vent de travers, il ne fut pas trop chaotique et je roulai bientôt sur le gazon en direction du petit bureau de piste. Après avoir coupé le moteur, je descendis de l'avion et allai faire viser mon carnet.

Je pris un air blasé pour aborder le fonctionnaire qui me demandait comment avait été le vol.

— Pas de problème. La routine, quoi ! Beau temps sur toute la route. Pas un nuage.

Je me gardai bien de lui expliquer mes ennuis, et pour faire diversion, lui annonçai que j'avais l'intention de me reposer une petite demi-heure avant de décoller pour Kolwezi. Demi-heure que je comptais mettre à profit pour tenter de noter sur un bout de papier ce dont je me rappelais de mon itinéraire.

L'exercice ne fut pas simple mais au bout d'un moment je parvins à établir de mémoire un semblant de carte grossière sans échelle ni distances, où j'avais dessiné, en gros, les contreforts que j'étais censé longer, le fleuve, la route principale venant de Lubumbashi et deux ou trois autres détails dont je me souvenais plus ou moins.

Ce n'était pas fameux, mais je n'avais pas de meilleure solution si je voulais poursuivre ma route. Je me disais qu'avec la visibilité qu'il y avait, je devrais apercevoir très vite, et de très loin, les différents détails qui me permettraient de m'orienter.

Au pire, je pouvais toujours revenir ici, si je n'arrivais pas à m'y retrouver. C'aurait bien sûr été la catastrophe pour ma licence, mais à tout prendre, il valait mieux rester vivant sans licence que mort avec, si toutefois on me l'accordait à titre posthume, hypothèse improbable au demeurant.

Lorsque je repris l'air, une bonne heure plus tard, j'avais la bouche comme du papier émeri, et je suais à grosses gouttes. Dès que je m'estimai suffisamment haut, je stoppai la montée et me mis à regarder le plus loin que je pus, espérant reconnaître un relief, une rivière, un détail quelconque. Il y avait bien une rivière, au loin, mais, était-ce celle que je pensais trouver ? Et des montagnes, juste après. Cela n'avait pas fort l'air d'être ce que j'attendais, non plus. Pourtant, en allant vers l'ouest je devais forcément tomber sur le fleuve et je n'aurais plus qu'à le suivre vers l'amont. Kolwezi était

là, quelque part. Il y avait le pont sur le fleuve et la route qui passait devant l'aéroport. Je ne pouvais pas la louper. Il fallait juste que j'arrive à repérer le fleuve !

Chose plus aisée à dire qu'à faire. En fait, une multitude de petits cours d'eau sillonnait la région, en un entrelacs sinueux qu'il était difficile d'identifier. Une demi-heure passa sans que j'aie aperçu un point déterminant et mon angoisse augmentait avec les minutes.

Bon sang, je connaissais cette région ! Je récapitulai rapidement tout ce dont je me rappelais comme relief important. J'étais parti vers l'ouest et donc je devais obligatoirement tomber sur le fleuve, ou sur le plateau se trouvant juste après. Pas possible de rater des trucs pareils.

Dans mon inexpérience, je perdais complètement de vue le temps écoulé et j'avais l'impression de voler depuis des heures. En réalité, à peine trois quarts d'heure s'étaient écoulés depuis le décollage, ce qu'un coup d'œil à ma montre me confirma. Du coup, je me calmai légèrement, et repris mon observation.

Au loin, j'aperçus enfin un ruban brillant qui devait être le fleuve que je cherchais. Bientôt, je pus voir les détails de la rivière, parsemée de rapides et de cascades, et m'assurai que j'étais bien en train d'aller vers l'amont où je trouverais la route.

Il fallut encore plus de quarante minutes à mon coucou pour m'amener au voisinage du lac, où je

repérai la ligne à haute tension le barrant dans toute sa largeur et un peu plus loin le pont, impossible à rater avec ses arches de métal.

J'étais tiré d'affaire ! J'inclinai l'avion vers la droite et, suivant la route, je vis bientôt apparaître la piste goudronnée avec ses bâtiments blancs et sa tour de contrôle. Je me posai en douceur et dirigeai l'avion vers le parking de l'Aéro-club pour refaire le plein d'essence.

Je pénétrai dans le mess à la pénombre fraîche et m'enquis du préposé au carburant. Il y avait là deux ou trois types accoudés au bar, en train de siroter un verre dans un silence de cathédrale. Au plafond, un ventilateur poussif brassait péniblement l'air en servant de carrousel à des nuées de mouches.

L'un d'eux me considéra par-dessus sa bière, puis :

— C'est toi qui viens d'atterrir ?

— Oui, c'est moi. Bonjour, dis-je en me demandant quelle gaffe j'avais encore commise.

— Tu es de Lubum ? Aéro-club, hein ? Jeune pilote ?

— Ben oui. C'est ma première « nav » en fait. Je suis parti ce matin de Lubumbashi. J'ai atterri à Katwe et me voilà. Je repars tout de suite. On m'attend.

— Quel temps, en route ? Fit l'un des deux autres, un jeune d'une vingtaine d'années, barbu et moustachu. Je pars dans dix minutes déposer des touristes dans le parc.

— Oh ! Pas de problème, fis-je d'un air détaché. On voit à des kilomètres. Il y a des feux sur les contreforts mais la fumée est rabattue vers le bas.

— Ça s'est bien passé, ta navigation ? Reprit l'aîné en me tendant la main. Patrick Degand. Instructeur.

Je me présentai à mon tour et nous échangeâmes quelques considérations sur nos aéro-clubs respectifs. Il connaissait Piet, mon instructeur.

— Un sacré gus, ce gars-là. Je l'ai connu à l'Armée de l'Air. Sorti major de sa promo. Une flèche. Tu es en de bonnes mains, petit. Bon, faut que j'y aille. J'ai les gosses à l'école, moi. Bon vol, fiston. Te casse pas la gueule, hein. Tu décolles et Lubum c'est tout droit devant. Salue Piet pour moi. À un de ces quatre.

Il disparut par une porte latérale.

Je saluai poliment les deux gars restants, et filai rejoindre le pompiste occupé à remplir mon réservoir.

Je décidai de coller à la route, pour rentrer. En fait, je volais en la gardant à l'œil, de loin, pour me donner l'illusion de ne pas être trop stupide. J'anticipais sur les courbes, virant élégamment à gauche, puis à droite, passant au large des villages. Cela dura une petite heure et, finalement j'aperçus dans le lointain la cheminée de l'usine flanquée de son impressionnant teruil.

Je ne fus pas peu fier, après l'atterrissage, de constater qu'une bonne moitié du club était réunie là, à m'attendre. Je coupai le contact, rassemblai ce qui restait de mes affaires et mis pied à terre, souriant et m'attendant à des congratulations.

L'instructeur en chef s'amenait, et je crus qu'il allait s'enquérir de mon vol.

— C'que tu foutais ? Ya une heure que t'aurais dû être rentré. J'ai une leçon avec un élève, moi ! Beugla-t-il, l'air furieux.

J'en restai comme deux ronds de flan, pendant que l'assemblée partait d'un énorme éclat de rire.

Piet était là, et devant mon air déconfit, m'entraîna à part.

— Tradition ! Ici, on ne félicite pas les gars. Ça porterait malheur. Et ça fait partie du rituel. Attends d'être lâché pilote. Tu en verras d'autres ! Ça a été, ton vol ?

— Aussi bien que possible, répondis-je en passant pudiquement mes ennuis sous silence, peu désireux de lui raconter ma carte envolée, ma navigation à la noix et mes angoisses.

Je me promis de faire disparaître, au premier moment d'inattention de sa part, le bout de papier dégoûtant qui m'avait tenu lieu de plan de vol.

— On va boire un verre ! Tu l'as mérité. Te voilà prêt pour ton examen pratique. Je vais organiser cela avec les autorités. Tu devrais le passer vers le début de la semaine prochaine.

— Étant ton instructeur, je ne peux pas t'examiner. Aussi, je te confierai à André. Il est cool. Tu n'auras pas de difficultés. Entraîne-toi encore ces jours-ci, pour être au point. Et félicitations pour ce premier vol !

Lâchement, je me rengorgeais, en me disant que s'il apprenait un jour comment j'avais réussi ledit vol, il allait avoir une attaque.

3.

Après avoir obtenu la fameuse licence de pilote privé, je pus enfin emmener les copains en promenade. Il y avait beaucoup de choses à voir dans les environs et notamment des troupeaux d'éléphants et de buffles dans les grandes plaines de la Lufira.

L'Aéro-club possédait un petit appareil Piper Cherokee à quatre places et nombreux étaient les gens qui souhaitaient survoler la région. Pour les pilotes récemment qualifiés c'était une occasion de « faire des heures » et j'étais parmi les quelques volontaires toujours prêts à emmener l'un ou l'autre groupe.

Il y avait aussi, à environ une heure de vol, des paysages de toute beauté et notamment les plus hautes chutes d'Afrique, sur la rivière Lofoi. Venant des hauts plateaux du Katanga, la rivière se précipitait dans une gorge profonde en une chute de plus de trois cents mètres de haut et c'était un spectacle à couper le souffle que de l'observer du ciel, particulièrement en saison des pluies, lorsque la rivière était en crue.

En approchant avec l'avion, on voyait de loin la vapeur d'eau, irisée sous le soleil. Le plus souvent, on arrivait sur la chute par le haut, au ras des arbres, pour se laisser glisser dans la gorge, puis on revenait face à la falaise, à hauteur du plateau, pendant que les appareils photo mitraillaient à tout va.

Certains enthousiastes auraient bien aimé que l'on soit plus bas dans la gorge, mais cela aurait comporté pas mal de risques. La faille était assez étroite et il aurait été hasardeux d'y tenter un virage au cas, assez probable à cause des turbulences, où il n'aurait pas été possible de monter « en chandelle » pour sauter la falaise. Pour ma part, je restais prudemment au-dessus du canyon, à hauteur suffisante pour éviter des courants rabattants toujours possibles.

Il n'était pas rare que nos passagers demandent plusieurs passages pour photographier encore et encore cette merveille perdue en pleine brousse. Ensuite, on mettait le cap sur la vallée pour rejoindre la Lufira, ses méandres paresseux et ses marais, où vivaient encore d'immenses troupes.

Nombreux sont ceux qui ont ramené de ces survols des clichés uniques et des souvenirs impérissables. Le bouche à oreille fonctionnait à plein, ce qui nous donnait l'occasion de voler beaucoup.

Je commençais à être un pilote expérimenté, du moins selon les critères du club. En un peu plus de dix-huit mois, j'avais accumulé dans les six cents heures de

vol, et je pensais être désormais à l'abri des erreurs de débutants.

Quelques événements malheureux me firent pourtant très rapidement reconsidérer la question et revoir mes prétentions à la baisse.

Je m'entraînais depuis quelques mois au vol de nuit, ainsi que d'autres membres du club. Ce soir-là, j'attendais mon tour pour voler tandis qu'un des pilotes faisait des circuits avec un copain. Nous étions deux ou trois à bavarder au local du club quand nous entendîmes la sirène de la tour de contrôle et le moteur du camion des pompiers lancé à plein régime. On se précipita au dehors, alarmés. Le camion fonçait dans la nuit, gyrophares allumés, vers le bout de la piste. Nous nous jetâmes dans un véhicule et partîmes à sa suite, le cœur battant, refusant de comprendre.

Il fallut s'arrêter car notre véhicule ne pouvait s'engager entre les termitières et les arbres. Au loin, les phares du camion anti-incendie cahotaient, continuant de s'éloigner à toute vitesse.

Nous restâmes là à attendre, angoissés, près de deux heures, échafaudant théorie sur théorie à propos de ce qui s'était passé. De nombreuses personnes étaient accourues sur les lieux et les plus intrépides essayaient de rejoindre le lieu du crash, avançant dans la nuit noire au milieu des buissons de bambou, des épineux et des hautes herbes, sans autre résultat que de revenir, au bout de quelques minutes, les vêtements déchirés, après avoir tourné en rond.