

# CASSE-GUEULE SUR COMMANDE

*par*

**DICK GRACE**



**CORRÊA**

**DICK GRACE**

**CASSE-GUEULE  
SUR COMMANDE**

Traduit de l'américain par

**Jean CATHELIN**

**CORRÊA**

**PARIS**

—  
1951

IL A ÉTÉ TIRÉ DE CET OUVRAGE  
VINGT EXEMPLAIRES SUR ALFA  
DU MARAIS NUMÉROTÉS DE 1 A 20.

*A ma rampante.*

## CHAPITRE PREMIER

Quand j'appris qu'un aéroplane, un vrai, ferait une exhibition à la foire du district, j'eus vite fait de me faire embaucher à la buvette. Trois jours durant, ce serait le meilleur coin pour ne rien rater du spectacle.

Au poil, l'avion. J'allai soulever la toile de tente qui le mettait à l'abri des intempéries. C'était un biplan à ailes de soie et longerons de bambou. Surélevé, le moteur se trouvait derrière le siège du pilote. L'appareil possédait deux roues, et à l'avant, une longue béquille d'atterrissage.

J'irritais Roberts, l'aviateur, avec mes questions idiotes. Comment est-ce que l'on conduisait cet engin ? L'avait-il construit lui-même ? Jusqu'à quelle hauteur grimperait-il ? Quelle était la marque du moteur ? Patient, il devinait

que je portais à la chose un intérêt qui dépassait de beaucoup la vaine curiosité. C'était un Pusher équipé d'un moteur Curtiss. Il s'élèverait aussi haut et irait aussi loin que sa réserve de carburant le permettrait.

Le jour de l'envol, quel honneur ! j'aidai à pousser la machine sur la ligne de départ. Au contact des longerons vernissés, j'avais l'impression de serrer des diamants dans mes mains. Je pinçai la soie translucide pour charmer mes oreilles du merveilleux bruit sourd qu'elle produisait, comme une peau de tambour. Je sentais que l'aviation ouvrait un chemin nouveau, dur à graver, mais qui vaudrait la gloire à ses pionniers.

Le moteur mis en route, Roberts prit place, boucla rapidement la ceinture de sécurité. Sa tête recouverte du casque en peau de vache, raide et épais, placées devant ses yeux d'énormes conserves de chauffeur, il avait l'air d'un Martien. Un rugissement de moteur secoua les longerons, fit frémir et luire la voilure. Sa longue carcasse agitée d'un tremblement, le vaisseau aérien semblait impatient de suivre sa propre route. L'engin roula de plus en plus vite sur l'herbe. Les roues quittèrent le sol. L'appareil était en l'air. Incroyable ! Frappé d'un charme, je demeurai immobile comme si j'avais vu sortir de terre les images qui peuplaient les contes de fées de mon enfance.

Le Pusher jouait aux montagnes russes, décrivait des courbes, tournait en rond. Le moteur se tut. Un cri jaillit de la foule. Je savais, moi, que la machine pouvait se maintenir en l'air sans

faire de bruit. En plané, le pilote amorçait sa glissade d'atterrissage. Les roues prirent contact avec le sol, la béquille empêchant l'appareil de basculer cul par-dessus tête. L'envoyé du diable — ma grand-mère nommait ainsi les trains, les automobiles et les aéroplanes — vira, rejoignit son point de départ et s'arrêta avec une dignité d'évêque. Roberts m'appela :

— Donne-moi un coup de main. Fais gaffe aux péquins. Les laisse pas foutre leurs pattes sur la voilure.

Après cela, pas moyen d'approcher de la bécane sans se tenir à distance respectueuse. De minute en minute, la foule s'épaississait et j'avais un mal de chien à garder l'œil sur l'appareil. Huilé et crasse couvraient les longerons de bambou. Roberts me permit de l'aider à les nettoyer avec de l'essence.

La buvette avait perdu un employé.

\*  
\*\*

Le dernier jour, nous nous sommes assis côte à côte, Roberts et moi, sous la tente. Bien que je n'eusse jamais encore pris mon vol, il m'avait enseigné tout ce qu'il avait pu en un si court laps de temps. Maintenant, il lui fallait partir.

— Vois-tu, dit-il, j'ai besoin de quelqu'un tout le temps pour nettoyer la bécane, la surveiller en mon absence, empêcher les gens de la bousiller. Veux-tu venir avec moi jusqu'à la fin de l'été ?

Si je voulais ! Il n'avait pas parlé de salaire.

Peut-être bien que j'aurais dû payer pour jouir d'un pareil privilège. Mais, en sortant, il me jeta :

— Je ne peux pas te donner grand-chose. Tu auras vingt-cinq cents par semaine, tous frais payés. Tu coucheras sous la tente.

Cet argument me permit de persuader mes parents qui ne s'opposaient jamais à ce que je voulais, à condition que ce fût rentable. Ils étaient comme cela, sachant que tôt ou tard j'allais être à mes croûtes.

Presque à la fin de la saison, Roberts eut un accident. A l'atterrissage, le train s'était détaché et l'appareil avait capoté. Un moment, on avait pu croire que la fragile carcasse allait être réduite en pièces détachées. Roberts se trouvait enserré sous son poste de pilotage. Il avait une fracture de la cheville. Il ne pourrait pas voler avant deux mois. Il allait falloir annuler nos contrats. Un grain de sable bloquait mes espérances.

La bécane réparée, Roberts me fit appeler sous la tente. De son sac de couchage, il me donnait des instructions pour la conduire, pour voir si elle répondait encore aux commandes. Je grimpai sur le siège, m'attachai, et, suivant ses directives, je mis les gaz. J'avais tout à coup une puissance formidable. C'était moi qui maîtrisais la machine de bambou et de soie, moi qui la faisais obéir et marcher ! Je découvris la manière de la mettre dans le vent, l'art de démarrer, de la faire rouler rapidement sur le sol. Ma leçon de conduite terminée, le moteur coupé, je revins vers Roberts. Il avait rampé jusqu'à l'ouverture de

la tente et s'était assis sur une caisse où reposait à plat sa jambe blessée.

— Comment va-t-il ?

— Tout à fait... tout à fait en état de marche, articulai-je.

Il me regardait en coin :

— Pourquoi n'as-tu pas décollé ? Si j'avais pu, moi, c'est ce que j'aurais fait.

— Je croyais que...

— Il ne fallait pas croire, mon gars. Décide-toi et fonce. Si tu décolles, c'est que tu as l'aviation dans la peau. Sinon...

— Vraiment, vous croyez que je peux ?

— Je t'ai appris tout ce que je sais. Cela suffit pour mener la bécane. Tu étais à deux doigts d'arracher les roues du sol. Si tu peux t'envoler, nous quittons ce bled.

J'ouvris de grands yeux, fixant d'abord mon regard sur lui, ensuite sur l'appareil. Une nouvelle fois, il m'exposa la manière de décoller, de voler, de stopper et de se poser.

— La bécane vole toute seule, conclut-il. Elle est très sensible, tu sais. Pas de mouvements brusques. Conduis sans à-coups. N'en sors pas avant de la connaître à fond. Allez, magne-toi avant que j'aie changé d'avis.

De nouveau dans l'appareil, je m'attachai sur le siège et mis les gaz. Nous avons démarré et nous étions prêts à nous entendre, l'avion et moi. Je rabattis les lunettes sur mes yeux. Mes mains tremblaient, non pas comme mes jambes et le reste de mon corps à cause de la vibration du moteur, mais parce que je ne pouvais dominer ma nervosité. Le sang battait à mes tempes. Ma

bouche était sèche. Derrière moi, je jetai un coup d'œil sur le moteur de cinquante chevaux et sur l'hélice. Près de moi, les ailes frémissaient. Ce n'était pas comme la leçon de conduite. Lui et moi, nous allions voler, nous élancer dans l'air, non pas en rase-mottes, mais à la hauteur des arbres les plus hauts, monter plus haut que je n'étais jamais allé. Merveilleuse altitude !

Je regardai Roberts. Il me fit un signe. Doucement, j'abaissai la manette des gaz. L'appareil prit de la vitesse. J'accélérai. Il était à plein régime et mes deux mains ne quittaient pas le manche à balai. J'attendais pour décoller un ordre de Roberts. Quelle impression cela pouvait-il produire ? J'allais de plus en plus vite. Quand ferais-je l'expérience de cette terrible sensation ? Peut-être ne conduisais-je pas comme il faut. Mais quoi, le sol disparaissait sous moi ! La carcasse s'était arrachée de terre toute seule. Les roues tournaient dans le vide. J'avais décollé depuis trente secondes et je ne m'en étais pas rendu compte ! Peu à peu, je ralentis et laissai l'appareil prendre de la hauteur. Une légère pression à gauche sur le manche, une légère inclinaison de l'aileron gauche et l'appareil vira. A cet instant, je me souvins de l'avertissement de Roberts : « Grimpe dans un virage et t'auras l'air d'un coureur ! » L'avant s'était en effet incliné. Je redressai.

Je décrivais des cercles et chaque minute était plus précieuse que ne l'avait été aucune minute jusqu'alors dans ma vie. Mais le moment crucial arrivait : il allait falloir planer et amorcer la glissade d'atterrissage. Les haubans sifflaient, la

machine toussait et crachait. L'appareil perdit de la hauteur. Le sol arrivait droit sur moi. Je ralentis progressivement. Les sifflements diminuèrent. Le moteur se tut. Je raclai le sol et redressai aussitôt. Les roues touchèrent terre et le reste après. Ça racla de nouveau. Je n'avais pas pris ma glissade d'assez haut. Je fis une douzaine d'essais, sautillant à travers le terrain comme un lapin ayant chasseurs à ses trousses. Enfin, les ailes n'eurent plus la force de s'élever et les roues s'arrêtèrent. J'étais au sol. J'avais ramené l'appareil sans casser du bois.

Roberts exultait. Il ne voulut pas entendre parler de mon piteux atterrissage :

— Ça te viendra. Tu t'y es pris trop vite. La bécane voulait encore voler. Je te montrerai avant de prendre de la hauteur. Dès que nous aurons décampé d'ici, tu sauras te débrouiller.

## CHAPITRE II

Une atmosphère de guerre régnait en 1916 à l'université du Minnesota : nous ne participions pas encore à la conflagration, mais tout le monde pensait que cela n'allait pas tarder. Les journaux parlaient des atrocités allemandes, les caricaturistes montraient des officiers couverts du casque à pointe écrasant sous leurs bottes une mère française demandant la vie sauve pour son enfant. Le Kaiser était un ogre. Il fallait le tuer. On trouvait son portrait dans les journaux et sur les rouleaux de papier hygiénique.

Bien que Wilson ait été réélu avec un programme de paix à tout prix, il était bien évident qu'il nous fallait participer à la guerre pour sauver la démocratie et mettre fin à l'ère des guerres.

Avril 1917. Nous y étions. Je voulus m'engager comme pilote dans le Signal Corps, puis dans les Marines : mon âge me fit refuser. Deux autres



possibilités s'offraient à moi : le Royal Flying Corps et la U. S. Navy. Le plus facile était d'endosser l'uniforme du R.F.C., mais je répugnais à abandonner ma nationalité. La marine américaine était plus exigeante que l'armée de terre depuis qu'elle avait constitué un corps d'aviateurs. Je sus que la Première Brigade de Dunwoody recherchait vingt-cinq pilotes d'observation. Ma candidature venait après plus de dix mille autres. Quand je me présentai au bureau de recrutement maritime, vingt-quatre pilotes déjà avaient été choisis. Un C.P.O. mal embouché jeta un bref regard sur moi et grogna : « On n'engage plus personne. » Déjà, il avait regagné son bureau. Je fendis la foule des volontaires en puissance et me trouvai à nouveau devant mon railleur.

— Monsieur, dis-je, je veux m'engager comme pilote.

— C'est plutôt un cerf-volant qu'il te faudrait, mon gars.

Un rire monta. Mon homme avait fait signe à un planton. La porte d'un bureau venait de s'ouvrir. Un officier à trois galons dorés sortit. Il était immense, maigre, fier de son importance. Je n'oublierai jamais son visage sévère. Il pointa un doigt vers moi.

— Vous, dit-il, venez ici !

Je le suivis. Il ferma la porte et prit place derrière un bureau ministre.

— En deux mots, que voulez-vous ?

— J'ai entendu dire qu'il y avait encore une place. J'ai les capacités exigées.

— Votre âge ?

— Vingt et un ans.

Le commandant émit un grognement. Il me considéra une nouvelle fois et souffla :

— Pas l'âge officiel : le vrai ?...

— Environ dix-neuf ans, dis-je d'un ton hésitant.

— Votre expérience du vol ?

Je lui parlai de Roberts et du vieux Pusher.

— L'embêtant, c'est que vous n'avez pas l'âge. Pouvez-vous obtenir la permission de vos parents ?

— Je l'ai déjà, monsieur, mentis-je. Je peux vous l'amener quand vous voudrez.

— Nous cherchons quelqu'un qui soit capable de jouer de la trompette et d'apprendre les sonneries de clairon.

Mon pouls se mit à battre plus rapidement. C'était bien *ma* chance qui passait.

— Monsieur, je suis capitaine du pupitre des clairons dans la fanfare de l'Université.

Il se dressa. Pour la forme, il me demanda encore :

— Etes-vous bien sûr du consentement de vos parents ?

— Naturellement.

Il appuya sur un bouton et dit dans un haut-parleur :

— Donnez-moi immédiatement le capitaine Eastman.

Dix secondes plus tard, son téléphone sonnait.

— Allô ! lieutenant Eastman ? L'unité est complète. Son nom est Grace. Clairon ? Oui, bien sûr !... Eh ! dites, j'oubliais, il est aussi pilote.

Revêtu de l'uniforme, ayant prêté serment, je me souvins brusquement d'avoir oublié une chose importante : l'autorisation écrite de mon père et de ma mère. Lorsque j'y pensai, je faisais mes valises, rejetant tout ce qui était exclusivement civil. J'allais retourner dans ma ville natale, aux frais de l'Etat, pour une dernière visite à mes parents. S'ils refusaient leur consentement ?

Le train faisait route vers Bismarck, capitale du Dakota-Nord, où mon père était président de la Cour Suprême. Avais-je inconsciemment tablé sur sa situation pour m'engager sans son consentement, sachant bien que, homme public, il lui serait difficile de dire non ? Si jamais il s'y opposait, — et cela, hélas ! se pouvait, — ses ennemis utiliseraient son attitude à des fins politiques, clamant : « Voyez, le président Grace ne veut pas que son fils serve le pays. »

Trois hommes jouaient aux cartes. C'étaient les seuls occupants du wagon à part moi. L'un d'eux m'invita à jouer. J'acceptai. J'avais en main trois as et un roi, tous les plis assurés. Il y eut des exclamations. Deux des hommes se levèrent en prétextant qu'il se faisait tard.

— Eh bien ! dit celui qui était habillé en gris, retournez la carte du talon qu'on la voie un peu.

C'était l'as de pique, la seule carte, précisément, qui puisse me battre. Je me rendis sur la plate-forme arrière pour prendre l'air. J'étais abattu et à sec. La perte d'argent n'était pas très importante, mais je me souvenais que mon père m'avait toujours mis en garde contre le jeu. La nuit était pleine d'étoiles. L'odeur des immenses

champs de blé montait doucement jusqu'à moi.

— Belle nuit ! dit une voix.

/ C'était l'homme en gris.

— Oui, dis-je, et je lui tournai le dos.

Le vent tombait. Il fallait dormir. Demain, la question se poserait à nouveau.

— Vous avez bien joué.

Je grognai.

— Tenez, voici votre argent.

Il me tendait un paquet de billets.

— Je vous ai pompé, dit-il. En temps de paix, je gagnais ma vie comme cela, en pompant les voyageurs dans les trains. Mais maintenant, j'ai un boulot de guerre : j'enseigne aux blancs-becs de votre espèce à ne pas jouer avec des types qu'ils ne connaissent pas.

Hébéte, je regardais les billets qu'il avait déposés dans ma main.

— Quand vous serez dans votre unité, méfiez-vous pareillement. Il y aura des joueurs professionnels qui vous pomperont jusqu'à votre chemise. Moi, j'ai appris à jouer aux cartes de cette manière. Ah ! si vous aviez vu mon sergent me ratatiner juste avant la bataille de San-Juan !... Mais, c'est vrai, vous êtes trop jeune pour vous souvenir de la guerre hispano-américaine.

Le lendemain, le train avait du retard. Mon père devait être au Capitole. Cela renversait mes plans : j'avais pensé le trouver à la maison, débarrassé de mon uniforme. Ma mère aurait parlé en ma faveur. Hélas ! il me fallait faire face à mon père, le troubler dans l'exercice de ses fonctions de suprême juridiction.

Quand le taxi s'arrêta devant les marches du

Capitole, je faillis presque lui dire de repartir en direction de notre maison. Mais, de toute manière, il faudrait convaincre mon père. Autant demeurer ici. La secrétaire de mon père m'examina. Nous ne nous étions jamais rencontrés auparavant. Solennellement, elle m'introduisit. Mon père était à son prétoire.

— Eh bien ! c'est chose faite !

— Père, je m'excuse...

— T'excuser ?... Et de quoi ?

— J'aurais dû prendre votre avis.

— Je sais, je sais. On n'a pas voulu de toi dans l'Armée.

Je me hérissai :

— De toute manière, les terriens ne m'auraient pas eu. La marine est l'arme la plus honorable.

— Il y a pas mal de gens qui pensent différemment, dit-il en riant. Tu es passé à la maison ? Tu prends un cigare ?... Tu ne fumes pas ?

— Qu'en pense maman ?

— La même chose que moi. Lis.

Il me tendait un télégramme émanant du commandant Colby Dodge, demandant si mes parents consentaient à mon engagement.

— Ah ! c'est pour cela qu'ils ne m'ont pas fait de difficulté !

— Allez, viens voir le gouverneur Lynn Frazier. Viens. J'ai raconté ton histoire.

### CHAPITRE III

Les exercices au sol étaient alors à peu près aussi importants qu'aujourd'hui, si ce n'est qu'ils ont pris beaucoup plus d'ampleur. De nos jours, il n'est pas nécessaire qu'un pilote connaisse à fond la mécanique, tandis qu'à cette époque il fallait absolument connaître son moteur. On ignorait encore les dérives automatiques, les radios de bord, les compas gyroscopiques, les altimètres ultra-sensibles. Nous n'avions à notre disposition, hormis des instruments de mesure en tous genres, que la classique boussole, un compteur kilométrique et un anémomètre.

De Dunwoody, on nous envoya suivre des cours à l'Institut de Technologie du Massachusetts, et, de là, à la base de Pensacola. Le primitif Pusher était loin ! J'avais entre les mains un

R-9 dernier cri, tout bois et toile. J'admirais les larges panneaux, les longerons de sapin vernis, la cabine. J'avais tout à apprendre du décollage d'un hydravion. Sur l'eau, on ne roulait pas comme sur le sol. A pleins gaz, il fallait labourer la surface liquide. Seule comptait l'expérience personnelle. J'obtins le brevet de pilote n° 749, pour avion, hydravion et vol à voile, après deux heures d'instruction.

L'exercice de vol à voile était bref. Il avait lieu dans un planeur à moteur rudimentaire avec lequel il fallait effectuer quelques heures de vol. Cela n'avait rien de passionnant pour quelqu'un dont l'intention était d'aller combattre en France. Mais les vues de la marine à mon égard étaient toutes différentes.

Un jour, avant un vol de manœuvre en formation de combat, j'attendais le départ sur le rivage en compagnie de Goldie Sylvester, de la Première Escadrille. Il avait reçu la croix de guerre avec palmes et la médaille militaire pour secours aux blessés. Personne plus que lui, si ce n'était moi, n'était plus pressé d'aller au baroud. Nous voulions essayer de nous faire verser dans la même escadrille ou, à défaut, dans la même compagnie.

— Tu vas être le dindon, me dit-il, ils vont te laisser en carafe. Il m'est revenu aux oreilles qu'ils veulent te faire moisir ici comme instructeur, jusqu'à la fin des hostilités.

— C'est impossible !

Au signal, nous montâmes à bord et décollâmes. Je me trouvais en troisième position dans la Formation Deux ; Sylvester occupait la

seconde dans la Formation Trois. Cela nous permettait d'observer réciproquement nos évolutions sans nous gêner. Tout à coup, dans un virage, le n° 3 de la formation de Goldie fit un écart. Je me postai derrière et pus voir Sylvester tenter de se dégager. Peine perdue. Ils s'écrasèrent l'un contre l'autre et se mirent à tomber vers la baie.

En piqué, je quittai ma formation. Ils étaient juste au-dessous de moi. Les haubans de mon tacot grinçaient : j'allais à toute vitesse. Se détachant du rivage, des canots de sauvetage faisaient force de rames. J'amerris et me laissai glisser jusqu'à l'avion naufragé de Sylvester. Un canot jetait l'ancre auprès de lui quand j'arrivai. Un type plongea et ramena Goldie dans la barque. Un éclat d'hélice traversait son casque. Goldie, qui avait survécu aux plus terribles moments de la guerre, était rentré chez nous pour mourir au cours d'un vol d'entraînement.

Je me souvins de notre dernière conversation. On allait me nommer instructeur. Non, je ne pouvais admettre cela. Oh ! il y avait un moyen de l'éviter !... Depuis que la base de Pensacola existait, peu de pilotes avaient réussi à exécuter ce que nous appelions un double *tire-bouchon*. Cela consistait à redresser brusquement l'appareil lorsque, en perte de vitesse, il se mettait à tomber en feuille morte de gauche à droite. Après un tonneau, complètement renversée, la bécane devait se mettre à plonger. Pousser à fond le manche à balai, et, hop ! on était bon pour l'embarquée définitive ! Mais si on coupait les gaz en changeant complètement la direction

du gouvernail, celui-ci devait normalement s'arrêter de tourner comme une toupie et reprendre peu à peu sa ligne de vol.

La question était fort discutée. Quelques spécialistes prétendaient que, couper le jus quand la bécane se trouvait la tête en bas, c'était jeter de l'essence sur le feu, que cela devait faire se dresser l'avion au delà de la verticale et même se renverser sur le dos. Cela était faux. Suffisamment loin de la base pour qu'on ne pût me voir, j'avais essayé le truc à plusieurs reprises. C'était facile à démontrer. Arrêter le tire-bouchonnage des ailes ne prenait pas plus de temps qu'amorcer un piqué.

De six mille pieds, plafond de l'hydravion, je jetai un coup d'œil sur la baie de Biscaye, le fort Barancas, l'île Sand Crab et les minuscules bâtiments de la base. J'étais prêt. Lunettes en place, ceinture de sécurité bien serrée, je poussai à fond. L'avion prit de la vitesse. Je redressai. L'avant se leva. Mon appareil atteignit la position verticale, graduellement, et la dépassa jusqu'à se trouver sur le dos. Le moteur toussotait, crachouillait, et, étouffé, se tut. J'étais suspendu par la ceinture, tête en bas. La terre se trouvait vraiment très loin. Et puis, la terre était de nouveau toute proche. L'horizon reprenait sa place dans mes yeux, le moteur sa chanson. Achevée la boucle ! N'importe qui pouvait en faire autant.

Je recommençai plusieurs fois jusqu'à ce que je me fusse rapproché du sol. A deux cents pieds environ de l'eau, je braquai, me renversai et attendis. Etais-je assez haut, cette fois-ci, pour que tout se passe bien ? L'appareil fit trois quarts

de cercle. J'achevai le looping à moins de cinq pieds de la mer. Devant moi, sur le rivage, presque tout l'effectif de la base. Tout à fait ce que j'avais prévu. Comme je l'espérais, tout le tremblement des instructeurs galonnés était là. Reprenant de l'altitude, je poussai le moteur à fond et me trouvai bientôt à trois mille pieds. L'engin se dressa, la carcasse frémit. Je poussai le gouvernail de direction. L'appareil gémit, se coucha sur le côté et amorça une chute. Gouvernail. Premier bond. Autre bond. Et de trois !... Trois tours du fameux tire-bouchon mortel !... Maintenant, ce n'était pas le tout : il fallait arrêter cette musique-là. Redresser le manche à balai. Faire virer le gouvernail. Il ne se passait rien. Ne répondant pas aux commandes, la bécane continuait à virevolter. Mille pieds ! Neuf cents !... L'affaire serait bientôt jouée, si je ne reprenais pas la direction des opérations avant deux cents pieds. Les ailerons, là ! Lentement, très lentement, les ailes cessèrent de faire tourner la machine sur elle-même. L'appareil prenait de la vitesse, et, trop vite, perdait de l'altitude. J'attendis le dernier moment, malgré ma crainte, pour redresser. J'étais hors de danger, de nouveau à l'horizontale. Ce n'est qu'à ce moment que je remarquai la position de la manette : nous volions tout droit, mais l'axe de la direction était incliné à droite. L'aileron gauche n'était pas à l'alignement, tordu. C'était pour cela que l'appareil n'avait pas répondu comme il aurait dû.

Contrairement à mon habitude, je fis un atterrissage classique. Sautant du poste de pilotage

sur le rivage, j'ordonnai à Boots, le mécano, de ne laisser personne utiliser cet avion avant de l'avoir revisé complètement. Je m'aperçus ensuite qu'il y avait sur la piste plus de galonnés que je ne le souhaitais. Peut-être le capitaine Bennett, commandant en chef de la base, se trouvait-il là en personne. Le plus ancien des officiers me félicita et me conduisit en voiture jusqu'au P.C., dans les bureaux de l'état-major de l'unité. De là, les officiers m'escortèrent jusqu'au bureau du capitaine. Je me trouvai seul avec le capitaine Bennett. Il s'assit et m'examina de la tête aux pieds. Ma combinaison de vol couverte de graisse, mon front en sueur, mes traits tirés. Il se racla la gorge, jeta un regard par la fenêtre. Quand il se retourna vers moi, ses traits fins s'étaient durcis.

— Asseyez-vous, aspirant Grace.

Il feuilleta un rapport, puis mon carnet de service.

— Je n'arrive pas à comprendre, dit-il. Vous êtes au point pour faire votre devoir et voici qu'il vous prend de battre un record d'acrobatie. D'après ce que l'on m'a dit, c'est pur hasard que vous soyez encore en vie.

— Pas du tout, capitaine : je connaissais parfaitement les manœuvres qu'il fallait faire pour exécuter les acrobaties que j'ai faites.

— Impossible !

— Mais, capitaine, je vous assure que n'importe qui peut exécuter un tire-bouchon à condition d'apprendre.

— Vous prétendez que tous nos pilotes sont capables d'en faire autant ?

— Assurément. Demandez-le-leur.

Mon affaire était faite. J'étais bon pour demeurer ici comme instructeur.

— Vous savez bien que je m'oppose à des exercices aussi risqués. Pourquoi avez-vous fait cela ?

— Ce matin, j'ai entendu dire qu'on allait me garder ici comme instructeur.

— D'autant plus certain que vous savez trop bien exécuter le tire-bouchon.

— Monsieur, j'ai entendu dire également que de nombreux pilotes d'ici, qui avaient failli aux consignes, ont été joints au R.F.C.

— Oui ou non, avez-vous prêté serment en entrant ici ? Si vous cessiez d'être pilote, vous n'en demeureriez pas moins dans la marine, soit comme officier rampant, soit comme homme de troupe. Pourquoi ne voulez-vous pas être instructeur ?

— Capitaine, mon désir, en m'engageant, était d'aller combattre en Europe.

Il se récura à nouveau la gorge.

— Vous rendez-vous compte de l'embarras dans lequel vous me mettez ? Vous n'ignorez pas que j'ai rédigé une circulaire interdisant les exercices réputés dangereux ?

— Oui, mon capitaine.

— Bon. Alors, vous allez demeurer dans l'U. S. Navy ?

— Oui, mon capitaine.

— Rompez.

Maintenant, je ne quitterais certainement pas les Etats-Unis. J'allais être nommé instructeur. Instructeur !... Il y avait de grandes chances pour

que l'on me charge d'étudier des plans de prototypes ou de surveiller les exercices au sol. Peut-être même ne verrais-je plus jamais une machine volante jusqu'à la fin des hostilités : il pouvait leur prendre fantaisie de me coller officier de pont sur un quelconque croiseur.

Pendant trois jours, je me cassai la tête là-dessus. Enfin, le capitaine me fit appeler auprès de lui. Il déploya un long document, y jeta les yeux et me le mit en main.

— Bon... Vous savez quelle faute vous avez commise, n'est-ce pas ? Lisez ceci.

J'avais pris le papier. Je lus : « *Ordre vous est donné par la présente...* » Il ne s'agissait pas de faire de moi un rampant, ni d'abrégé mon service dans l'aviation. C'était un ordre de mission pour me rendre à Washington, et, de là, directement à Paris.

Je levai les yeux vers le patron. Il riait.

— Je donnerais volontiers ma place pour aller avec vous, dit-il en me serrant la main.

#### CHAPITRE IV

A la suite de ma nomination comme officier, ma mère était venue à New-York. Avant mon départ, nous déjeunâmes ensemble à une petite table chez McAlpin. Les sujets les plus divers furent abordés : nous parlions de tout, sauf de mon proche départ. Je ne consultai ma montre qu'au tout dernier moment, lorsque ma mère se fût penchée vers son sac pour y chercher quelque chose qui ne pouvait s'y trouver et dont elle n'avait probablement pas besoin.

C'était l'heure. Sur son visage résigné passa l'esquisse d'un sourire.

— Oui, tu vas revenir, dit-elle. Certainement, tu en reviendras.

Je ne pensais pas à mon propre sort, mais à celui des milliers de types qui s'embarqueraient

tout à l'heure en même temps que moi. Ouais, nous devions revenir ; nous reviendrions tous. Comme chacun des soldats qui allaient monter à bord, j'étais persuadé d'en revenir.

Déjà, le *Kaiser-Guillaume-II* quittait l'eau sale du port et s'engageait dans le bleu de la mer, recevant au passage le salut de notre chère grande dame, dressant sa fière torche dans la nuit. Un nuage avait englouti la lune ; au-dessus de l'eau noire, naissant parmi le bruit des machines, se distinguait déjà le rugissement de la mitraille et les cris d'agonie des blessés. Et, tout de suite, ce furent, gare du Nord et gare de Lyon, les saluts des femmes et les cris des enfants montant vers les soldats muets qui s'enfouaient dans les « hommes : quarante — chevaux : huit », les conduisant vers le front. Quelle que soit leur situation sociale, ces hommes, comme soldats, gagnaient moins de quinze cents par jour. Leur famille, leurs voisins étaient là. Ils ne regrettaient rien. Leur seul désir était de revenir, de revenir bâtir de nouvelles maisons, de revenir continuer à vivre. Nul sourire. Quand le train serait parti, tous ces gens reflueraient vers la sortie. Les femmes s'essuieraient les yeux en évitant de voir les mendiants à qui un éclat d'obus avait arraché bras et jambes, ou bien chercheraient une pièce à jeter au réformé pour cécité qui portait un bandeau noir sur le visage.

Partout, des scènes de même sorte, sauf dans les cafés ; partout, dans les villages comme dans les villes, dans les villages qui n'étaient plus que trous de bombes après trous de bombes.

J'étais attaché au Groupe de Bombardement du Nord. En écoutant les pilonnages, en voyant les incendies, nous ne pensions qu'à la vengeance, qu'à envahir le territoire ennemi. Le rayon d'action de nos appareils était trop faible pour que nous puissions prendre comme objectif Berlin ou d'autres grandes villes allemandes. Nous n'avions que peu de bombardiers, tous de type anglais : DH-9 ou Handley-Page. C'étaient des appareils de peu de maniabilité.

Ostende, Zeebruge, Heligoland. Pas plus que de bombardiers, il n'y avait de chasseurs américains. Les Anglais avaient le S.E. 5 et le Camel, les Français le célèbre S.P.A.D. et le Nieuport, les Allemands le Pfaltz, l'Albatros et surtout le terrible et tout récent Fokker D-7 — sans doute l'appareil le plus formidable de cette guerre. Anthony G. Fokker, son inventeur, l'avait offert aux Alliés, qui l'avaient refusé, ce que les Allemands se gardèrent bien de faire. Son moteur BMW était plus à l'aise à dix mille pieds qu'au niveau de la mer. Le Nieuport était assez manœuvrable, quoique ses ailes se déformassent si on poussait trop la vitesse. Le S.P.A.D. était idéal pour la chasse et toutes opérations à basse altitude.

Par hasard, je pus faire connaissance personnellement avec ce dernier appareil dans un groupe de chasse au sud de Dunkerque. Je n'oublierai jamais cette première mission avec des chasseurs. Le petit matin d'un terrain boueux parsemé de mares, les nuages très bas, les chasseurs alignés, les moteurs Hispano ronronnant au ralenti. On apercevait dans l'aube,



dépassant légèrement du fuselage, les deux mitrailleuses synchronisées avec l'hélice. Au signal, les appareils démarrèrent dans un grand éclaboussement. Nous n'avions pas d'objectif précis : il s'agissait de harceler l'ennemi. Ayant pris de la hauteur, nous cherchions ardemment une formation ennemie à prendre en chasse. Apercevant une formation, nous nous précipitâmes sur elle et nous nous aperçûmes à temps qu'il s'agissait d'amis anglais. Nous passâmes derrière les lignes ennemies. Inopinément forte, la D.C.A. commença à s'occuper de nous. On grimpe, on tourne et on continue de patrouiller dans le secteur. Au-dessous de nous, les flocons blancs indiquaient que l'artillerie lourde était entrée dans la danse. Nous n'en poursuivîmes pas moins notre route.

Notre chef nous avait fait un signe et pourtant je n'apercevais aucune escadrille brillant dans le soleil. Je suivis le mouvement, sachant bien que je ne repérerais probablement pas notre proie avant d'avoir le nez dessus. Enfin, j'aperçus trois bombardiers dans mon viseur. Trois bombardiers à moteurs jumelés. Ils regagnaient leur tanière, mission accomplie. Où était leur escorte de protection ? Rien au-dessus, rien derrière. Pas de chasseurs en vue. Peut-être les avaient-ils perdus à l'aller ou pendant qu'ils faisaient dégringoler leur musique chez nous. Des chasseurs à nous, peut-être, les avaient déjà interceptés et mis en fuite.

Volant bas, de sorte que nous ne pouvions passer sous eux, les grands oiseaux noirs avançaient

pesamment, aussi désarmés qu'un épervier qui voit fondre sur lui une centaine de merles. Ils nous avaient aperçus. Nous ouvrimus le feu. J'étais presque en tête de la formation et je pouvais voir nettement l'appareil de tête, un peu plus bas. Un des bombardiers tomba en flammes. Mes mitrailleuses, tirant à environ mille coups-minute, secouaient drôlement le Spad. Ça faisait un feu d'enfer. Un autre des géants décrivit une courbe et piqua du nez. Il n'en restait plus qu'un. Il essayait de s'enfuir, volant très bas. Je ne sais si le pilote avait perdu le contrôle de ses commandes ou si le bombardier était touché gravement, mais il dégringola, lui aussi, masse de fumée noire rugissante.

J'aimais ma formation de Spad, maintenant, et j'aurais voulu accomplir d'autres missions avec elle, entendre le ronflement de ses moteurs, sentir les commandes. Il était seul au poil, le Spad, sauf en ce qui concerne l'alimentation en essence : le réservoir était placé sous le siège du pilote. Une balle traçante et, hop ! c'était fini ! D'autant plus que les avions de ce temps-là, faits de sapin très sec, entoilés, recouverts de vernis ultra-inflammables, étaient des enfers en puissance. Comme ils ne contenaient rien qui ressemblât de près ou de loin à un parachute, cela voulait dire que, touché, il fallait, à moins d'évanouissement béni, subir d'être projeté comme une torche, tourneboulé dans le vent, plié et replié sur soi-même, jusqu'à l'écrasement final.

Il y avait les missions spéciales, les traversées

périodiques des lignes ennemies. Jamais rien qui soit entièrement nouveau. Il nous suffisait de légères variantes pour donner un regain d'intérêt aux exercices les plus monotoneusement ressassés. Je me souviens d'un jour sans gros nuages. Nous volions très haut, toujours en quête d'un ennemi. Nous finîmes par le trouver, nous attendant deux mille pieds plus bas. Au poil pour l'attaque. Ils étaient neuf à la queue-leu-leu. Nous fonçâmes en formation déployée. Ils se trouvaient auprès d'un nuage. Les Fokker, eux aussi, plongèrent, non pas dans le nuage, mais en plein ciel clair. C'était idiot, puisque nous étions à deux pas de nos lignes de protection. Mais de l'autre côté s'amaient sur nous cinq fois plus de croix noires que je n'en avais jamais vu. On se tordit, on vira de bord, on plongea, on descendit en chandelle. Des avions s'abattirent en flammes, des balles traçantes arrivaient de toutes parts. Je me trouvais derrière un D-7 et j'avais un autre D-7 derrière moi. Quelque chose éclata près de mon aile gauche. Il fallait absolument que je me tire de là.

Qu'arriva-t-il ? Mon hélice avait-elle été touchée ou bien était-elle défectueuse et la faisais-je tourner à trop de tours-minute ? Toujours est-il qu'elle se rompit brusquement. Avant que j'aie eu le temps de faire un seul mouvement, la mécanique se mit à siffler et à gueuler de manière effroyable, puis explosa : le bâtis moteur prit le large, découpant un large trou dans le panneau supérieur de ma carlingue et provoquant un éclair non loin de moi. Je tombais en chute

verticale. J'attendis. Allais-je prendre feu ? Un autre coup allait-il m'atteindre moi-même ou mettre l'appareil en pièces ? Je me retournai sur mon siège. Le Fokker était tombé en flammes à ma droite. Bon, parfait. Parfait, hum ? Je me trouvais au-dessus des lignes ennemies. Rapidement, je redressai l'appareil et virai en direction de nos lignes à nous. Le combat continuait très loin au-dessus de moi. J'avais eu un sacré pot qu'ils soient trop occupés pour finir de m'arranger ; maintenant, étant donnés les nuages qui me séparaient de l'échauffourée, il aurait fallu une fichtre déveine pour qu'ils me dégottent. Cependant, j'étais au-dessus des lignes allemandes, à portée de fusil. Pourrais-je trouver un coin où il me soit possible de me poser ? J'amorçai un atterrissage sans moteur. A ce moment, j'entendis des mitrailleuses dont je voyais les nids et les servants dans leurs tranchées. On tirait sur moi. Du côté allié, l'artillerie répondit. Je passai le *no man's land*, je parvins au-dessus de nos lignes. Rapidement, je perdais de l'altitude. Vouloir rentrer tout de suite au bercail aurait été une folie. A cette vitesse, je me serais écrasé. Je devais continuer à voler. A ma droite, il y avait une petite route. Si je pouvais y atterrir en évitant les trous d'obus ! Je poussai le manche à balai et j'attendis pour voir ce qui allait se passer. La bécane heurta le bord d'un cratère, se secoua, les ailes s'inclinèrent de droite et de gauche, la carlingue tangua et puis tout s'arrêta. Cependant, les mitrailleuses, elles, ne s'arrêtaient pas, ni les mor-

tiers et les fusils, et tout ce concert m'était destiné. J'étais complètement assourdi. Enfin, j'entendis la voix d'un fantassin :

— Eh ben ! si t'es pas esquiné, sors de là dedans, t'as le temps, mon gars.

Je ne me le fis pas répéter.

A quelque temps de là, dix-sept d'entre nous furent envoyés en Italie. Il s'agissait de monter une importante opération, pour laquelle on avait grand besoin de pilotes. Les uns partirent vers Foggia, d'autres vers Porto Casino, d'autres enfin, dont j'étais, vers Laga di Bolsena. La grande affaire ne tarda guère. On ne peut appeler cela du baroud de grande envergure. Les Italiens étaient flapis et les Autrichiens plus encore. Se taper mutuellement sur la figure avec un ravitaillement réduit à sa plus simple expression, se disputer un territoire indifférent tellement il avait changé de mains, tout cela avait grandement atteint le moral des forces en présence. Nous bombardâmes Pola et d'importants nœuds de communications sur la côte dalmate. Trieste fut abandonnée. Les Autrichiens se rendirent. Les Allemands plièrent bagage. La guerre était finie.

Quand le président Wilson, au cours de sa tournée en Europe, passa en Italie, je me trouvais avec d'autres dans sa garde d'honneur. Nous étions tous venus à Rome pour le voir. Ce fut un des plus grands jours de ma vie. J'eus l'occasion de lui serrer la main. Il était alors possible de rencontrer d'autres grands personnages, mais seule cette rencontre revêtait pour moi une

signification de premier plan : il me plaisait d'avoir un contact humain direct avec Woodrow Wilson, le Président idéaliste, l'éducateur des peuples. Le sous-secrétaire d'Etat à la Marine nous félicita chaleureusement, mais je ne pris pas garde à lui, je n'avais d'yeux que pour Wilson.

## CHAPITRE V

Finie la guerre ! Les orchestres, de Washington Square à Times Square, d'une rive à l'autre, se répondaient, jouant des marches triomphales. De tous les points de l'horizon, les trains ramenaient chez eux des soldats étonnés, des soldats qui n'avaient en poche qu'un aller, un chèque du Trésor Fédéral et la reconnaissance des siècles futurs. On avait vite fait de retrouver ses habits civils, de retourner à son boulot d'autrefois.

Ma chance était d'avoir une maison où revenir, une maison où trouver des parents compréhensifs envers un démobilisé. Mon père parla brièvement des études, mais changea de conversation quand il se rendit compte que cette perspective ne m'emballait guère. Il ne me demanda même pas ce que je comptais faire. Je pris du repos, me promenai, dansai. Tout me paraissait

ennuyeux à mourir. Je brûlai ma collection d'animaux empaillés. Droit ou mécanique ? Je n'avais aucun faible pour l'Université, mais, puisqu'il fallait choisir, je pouvais opter pour la magistrature, carrière dans laquelle me guiderait la sagesse paternelle. Ce rêveur avait fait prendre corps à ses désirs : sans formation universitaire, il avait étudié par lui-même, était devenu professeur, puis avocat pour finir président de la Cour Suprême de l'Etat, non sans avoir contribué personnellement à la modification de la législation procédurière, notamment en ce qui concerne les assurances et les prêts à taux usuraires. Il désirait que son effort fût poursuivi après qu'il aurait pris sa retraite. Je m'inscrivis donc à nouveau à l'Université du Minnesota. Je commençai d'avalier un énorme programme qui me permettrait de passer une licence en deux ans. Jamais plus je ne toucherais un avion.

Le train m'avait déposé à la gare du Nord de Minneapolis. Je pris un bus en bas de la Quatrième Avenue qui me mena jusqu'à la Douzième Rue. La chère vieille Université était là. Avant la guerre, quand elle était le centre de ma vie, elle m'avait semblé plus énorme. Pouvait-elle avoir rapetissé en deux ans ou bien était-ce moi qui avais tellement changé et pris une plus large vision du monde et des choses de sorte qu'elle s'en trouvait diminuée ? Elle était emplie de jeunes hommes, trop jeunes pour mon gré. Je m'étais assis parmi eux ou parmi d'autres. J'avais fait de grands efforts dans la voie du savoir. Mais cela était d'un autre monde. Qui

étais-je ? Où avais-je dormi, comme Rip Van Winkle, pendant une génération ? Je traversai le parc, la vieille cour d'honneur, en direction du stade. Je parcourus les couloirs de Folwell Hall. C'était le soir. A la clarté du crépuscule, je pouvais lire malgré tout les noms des professeurs sur les portes des amphis. Un petit nombre d'entre eux m'était connu. Mes pas résonnaient dans les couloirs vides. Tout était semblable. Tout. Je m'arrêtai à l'entrée de ce cher amphitheâtre de maths où miss Thorpe avait élagué pour moi les difficultés de bien des problèmes apparemment insolubles. Oui, c'était le lieu que j'avais quitté en 17. Je l'avais quitté et je revenais maintenant y poursuivre l'ombre de mes souvenirs. Le temps, lui, ne s'était pas arrêté. Chaque seconde, sur le chemin tortueux de l'époque, m'avait éloigné davantage de Folwell Hall, de la maison commune des anciens élèves, de l'Université, de ses bancs, de ses salles d'études toujours pareilles à elles-mêmes.

D'une cabine publique, j'appelai le commandant Colby Dodge qui, après avoir dirigé Dunwoody, avait pris sa retraite. Il me dit de venir chez lui. Nous parlâmes tard dans la nuit. Nous avions beaucoup de choses à nous dire, à passer en revue ensemble. Et l'inévitable question vint : qu'allais-je faire ? Je lui contai mon retour à l'Université. Il hochait la tête, il comprenait à demi-mot mon état d'esprit.

— Et pourquoi ne restez-vous pas dans l'aviation, me dit-il, dans l'aviation commerciale, bien entendu ?

La Marine m'avait offert une élévation de grade

et de salaire si je demeurais dans ses rangs. J'avais refusé parce que l'on voulait m'expédier à Coca Sola, dans la zone américaine du canal de Panama. A la suite de quoi, je m'étais décidé à demeurer deux ans à l'Université, jusqu'à ma licence. Je précisai tout cela au commandant. Quand il m'apprit qu'une partie du matériel de l'aviation militaire, au titre de surplus, pourrait m'être allouée moyennant finances, toutes mes résolutions antérieures s'évanouirent. Je possédais une petite somme d'argent et je savais que je pouvais en emprunter à mon père. Et s'il ne voulait parce que je refusais de poursuivre mes études ? Eh bien ! j'avais de quoi me débrouiller tout seul !

Le commandant fit venir l'un de ses amis, qui était aussi l'un des miens. Une nouvelle compagnie aérienne allait se former. Exhibitions, baptêmes de l'air et cours de pilotage, transport de passagers et même, cela n'était pas impossible, service régulier Minneapolis-Chicago. Nous traçâmes nos plans noir sur blanc — des plans de telle sorte, la réalité a vite fait de les transformer. On nous livra en pièces détachées les dix-sept avions achetés au gouvernement : un tas d'ailes, de haubans, de carcasses, de moteurs. Nous mîmes une partie en réserve et les deux associés, aidés de quelques mécanos, montèrent un appareil. Je ne sais pourquoi, nous l'appelâmes Standard, car il n'y avait rien en lui de standard. Il atterrissait à peu près comme un paquet de linge sale. Ah ! j'allais oublier de vous dire que le plan supérieur — car c'était un biplan — s'adornait d'une cheminée. Les

quelque quatre mille mètres carrés de notre terrain ne suffisaient pas pour effectuer convenablement un vol d'essai ; aussi, nous décidâmes, pour cette tentative, de couvrir la distance qui séparait l'hippodrome du champ de foire. Je n'oublierai jamais la tête des gens à notre passage, comme nous camionnions l'engin jusqu'au centre de la ville. Un gosse se mit à hurler et cacha sa tête dans les jupes de sa mère.

La piste n'était pas trop grande. Je grimpai dans la carlingue. Il fallut démarrer le vieux moteur Hall Scott A-7-Aw. Il avait des ratés. Tout à l'heure, il me projetterait en l'air avec toute ma charge d'essence, grognant comme un chien qui a avalé un os de travers. Mon associé et les mécanos me regardaient avec envie. Je me gardai bien de leur dire que je les enviais de rester à terre. Je feignis de compter les longerons avec indifférence. Il n'en manquait aucun, mais l'un d'eux avait été fendu par la force du vent. Le moteur commençait à tourner normalement. Les bruits inquiétants se turent. Les roues coururent sur le sol. La queue de l'appareil se souleva, l'air sifflait dans les longerons, chantait dans les haubans : j'avais quitté le sol. Je maintins le Standard à l'horizontale jusqu'à ce qu'il eût acquis une vitesse suffisante, puis j'amorçai une grimpade jusqu'aux nuages. Ce n'était pas pour faire le singe. Mon plus vif désir était de ramener au sol aussitôt que possible cet assemblage hybride de pièces et de morceaux. mais je ne pouvais le faire avant d'avoir parcouru quelques kilomètres, volé contre et avec le vent bien au delà de mon point de départ. Vain

projet. A peine venais-je d'achever un virage quand le moteur se tut. Je me trouvais soudain à bord d'un silencieux planeur.

Il ne me restait plus qu'à atterrir. Adieu les nuages !

## CHAPITRE VI

Ainsi commençait une carrière d'épreuves et de tentatives diverses : exhibitions, transport de passagers ou de fret. C'était un métier où l'on récoltait la tempête. Comme on ignorait à cette époque les aérodromes réguliers, il fallait atterrir sur des champs de course ou sur des champs tout court, et cela ne se passait pas toujours très bien. Je devais changer continuellement d'appareil, organiser de faux accidents. Tout cela posait des problèmes qu'il fallait résoudre soit en pure mécanique, soit par le raisonnement, mais, de toute manière, quoi qu'il arrive, équipage et passagers devaient revenir vivants. 1919-20, c'était l'âge critique de l'aviation. Beaucoup de gens n'avaient encore jamais aperçu un avion, moins encore y étaient montés.

L'avion vivait ses plus beaux jours. C'était le

jouet nouveau, plus étonnant que le feu d'artifice : un jeu de foire au même titre que les autos-tampon ou la roue Ferris. On peut estimer qu'une personne sur dix désirait y monter, mais il n'y en avait pas une sur cent qui crût à son avenir. Et si l'on osait rappeler les services qu'il avait rendus au cours de la guerre, les gens vous riaient au nez.

Je tentai d'y intéresser les compagnies de chemins de fer. Elles se gaussèrent. L'avion ne pouvait être un concurrent pour la voie ferrée : au bout d'un vol, le passager serait lassé de ce mode de transport. Non, ce ne pouvait être qu'une attraction foraine. L'avis de l'Armée et de la Marine devait être similaire, car elles accordaient peu de place à l'aviation dans leur programme. Hélas ! c'était la pure vérité ! La guerre achevée, un plan de défense ne semblait plus s'avérer nécessaire. Sauve la démocratie, sauf le pays, les impôts pouvaient être diminués, l'Armée et la Marine s'occuper chacune de leurs petites affaires — quant à la naissante aviation, tout le monde se trouvait d'accord pour lui faire des funérailles empressées.

Le vice-président d'une compagnie de chemins de fer me demanda ironiquement comment l'avion pouvait résister au tonnerre, à la foudre, atterrir sur un terrain détrempe, comment il se tiendrait dans une tempête de neige, comment il volerait la nuit et, qui plus est, la nuit sous la pluie. Je ne me démontai point, lui disant que des perfectionnements allaient être apportés.

— J'ai déjà effectué des vols de nuit, dis-je.

— Eh bien ! faites comme nous : le gouver-

nement nous a accordé des concessions territoriales pour la construction des voies ferrées. Si vous le lui demandez, peut-être vous donnerait-il gratuitement tout l'espace aérien ! Et puis, pourquoi prétendez-vous que l'avion soit si rapide ?

— Voulez-vous que je vous fasse traverser rapidement le Minnesota ?

Il accepta. Je devais préparer ma course moi-même : personne ne me ferait de publicité. Mon vieux Standard J-1 n'était pas des plus rapides et mon temps de cinquante-cinq milles à l'heure ne devait pas être bien difficile à battre.

Les casse-cous se fichaient éperdument du progrès de l'aviation : elle leur servait à émouvoir les populations jusqu'à ce qu'ils se tuent ou tuent les malheureux assistants.

Au fond, notre pays, tellement en avance sur les autres dans la plupart des domaines, se révélait alors incapable d'envisager les possibilités de ce nouveau moyen de locomotion. Nous refusions de penser que l'industrie et la science, en joignant leurs efforts, pouvaient modifier profondément les appareils.

Le public n'avait d'yeux que pour les casse-cous, pour la plupart, comme moi, d'anciens pilotes de l'Armée, pourvus d'avions des surplus. Des dizaines de milliers de personnes payaient de quinze à cinquante dollars leur baptême de l'air. C'est ce qui fit marcher pendant quelque temps notre petite entreprise. Nous montâmes plusieurs Standard J-1 et deux grands L.W.F. à moteurs de 135 chevaux, terminâmes les hangars, fauchâmes le terrain et y bou-



châmes les trous de taupes. Enfin, on procéda à l'établissement d'un programme d'exhibitions dans la ville et dans la région.

Notre méthode était simple. Je montais à bord et volais vers notre destination. Mes mécanos suivaient en voiture, portant avec eux toutes pièces détachées nécessaires ; ainsi, nous étions à pied d'œuvre et toutes réparations pouvaient être effectuées sur place.

La plupart des vols étaient sans histoire, mais ceux qui ont piloté à cette époque n'ont pas oublié les atterrissages au milieu des troupeaux de vaches, sur les champs de course ou de baseball et l'effroi de leurs passagers, soit en montant à bord, soit après le départ.

Aussi curieux que cela puisse paraître, nous n'avions guère d'accidents matériels. Il y avait des collègues qui perdaient leurs ailes, qui fondaient sur la foule, qui oubliaient de vérifier si leur bécane était en état de marche — en ce qui nous concerne, nous n'avions que des avaries dues au moteur ou au temps, mais non à de folles imprévoyances. A ce propos, je me souviens d'une aventure de gros temps que je ne suis pas près d'oublier.

A cette époque, chaque pilote devait être son propre prophète et il valait mieux pour lui qu'il ne se mette pas dedans. Je prétendais connaître assez bien les embryons alors existants de la science météorologique : formation des nuages, aires cyclonales et anticyclonales, couleur du ciel, échelle des vents du dénommé Beaufort.

Donc, un jour, je parlais pour un vol d'environ deux cents milles, en vue d'une exhibition.

De plus ou moins bon gré, mon mécano était monté à bord, tout embarrassé d'outils. Nous décollâmes. L'horizon était chargé de nuages, coupés net à leur base comme par quelque couteau. Leur sommet était non moins nettement délimité ; mais alors que la base était noire, il était d'un blanc de craie. Je me doutais qu'un temps pareil serait un véritable — et désagréable — test pour mon mécano, Al Dion. Tout un tas de raisons me donnaient à penser que j'aurais mieux fait d'aller reprendre mes chaussettes que de voler parmi des nuages de cet acabit. Mon itinéraire m'imposait de les traverser en diagonale, ce qui me permettait d'espérer échapper au centre de la tempête.

A mesure que nous avançons, il nous fallait de plus en plus jouer du gouvernail pour maintenir la bécane dans la bonne direction. Le vent se levait. Le mécano se tourna vers moi et me montra les nuages devant et derrière nous. Nous étions entourés. Il voulait que nous nous en retournions et attendions de meilleures conditions atmosphériques. Trop tard. Nous étions en l'air depuis près d'une heure et, grâce au vent en queue qui nous poussait, nous ne devions pas être loin de la moitié du parcours. A peine avais-je répondu à cette demande par un signe négatif de la tête, que la vitesse du vent s'accrut au point que j'étais obligé de me servir continuellement du gouvernail et aussi des ailerons. Par-dessus mon épaule, je pus voir l'orage arriver sur nous. Il avait l'air de vouloir être sacrément dur. Si jamais il nous dégringolait dessus, il nous ferait casser du bois.

A cinq mille pieds, hauteur où nous étions, deux solutions s'offraient à nous : voler bas au milieu de la purée de pois ou essayer de voler au-dessus. C'était à nous de choisir. A mon sens, il valait mieux grimper, bien qu'il nous faille monter trois mille pieds plus haut avant de nous trouver au-dessus de la tempête. Le nez de l'appareil se dressa. Nous étions confortablement calés au fond de nos sièges. Le moteur, lui aussi, semblait être à l'aise. Je fixai les yeux sur l'altimètre, 5.054, 56, 58, 5.100. C'est alors que l'orage éclata. Les nuages gras et noirs fondirent sur nous. Ce fut la nuit en une seconde. Je ne pouvais pas apercevoir mon mécanicien à l'avant de la carlingue et il me fallut un moment avant de comprendre qu'il se glissait vers moi sous l'habitacle. Tout à coup, je vis sa tête tout contre la mienne. Il tremblait de tout ses membres. Sa voix tremblotante me parvenait dans la nuit parmi le ronronnement du moteur. Je ne l'affirmerai pas, mais j'ai bien l'impression d'avoir entendu quelque chose comme : « Nous sommes foutus, si... » Des langues de feu sortaient des tuyaux d'échappement, rendant plus sombre encore la nuit où nous nous trouvions plongés.

Nous continuions notre marche, l'hélice fendant cette étoupe, le moteur ahanant. 5.163. Encore deux mille. Puissé-je seulement y arriver ! Mais c'était impossible. Derrière nous, il y eut un sourd écho, un éclair aveuglant, un rugissement ressemblant à celui d'une batterie de grosse artillerie. La foudre avait frappé dangereusement près, si près que les courants aériens autour de nous s'en étaient trouvés troublés et

que nous tanguions en tous sens, prêts à tomber en feuille morte. Instinctivement, je piquai. Le cadran lumineux de l'altimètre trouait l'ombre. Nous avions perdu huit cents pieds. Je remuais dans ma tête toutes les discussions qu'il m'était arrivé d'avoir avec des spécialistes, concernant un appareil frappé par la foudre. Nombre de pilotes tenaient la chose pour impossible, étant donnée, disaient-ils, l'absence de contact électrique entre la surface et l'intérieur. Depuis quand l'eau n'était-elle plus conductrice ? Pourquoi l'électricité ne pouvait-elle être attirée par notre appareillage métallique ? Les faits devaient confirmer mon opinion.

Un nouveau coup de tonnerre nous secoua. Il était si violent qu'il semblait que le ciel s'allait fissurer. Cette fois, la foudre était tombée encore plus près de nous, car l'avion se trouva fou pendant quelques secondes, ne répondant plus aux commandes. Encore une épingle à cheveu et, après avoir redressé, j'amorçai la descente. Ce n'était pas drôle d'être pris en chasse par l'éclair. Les couches atmosphériques inférieures n'étaient guère plus hospitalières. Je n'étais plus qu'à trois mille cinq. Traversant un grésil du diable, je ne pouvais distinguer ma carlingue ; cependant, ce grésil même me semblait de bon augure. Ce devait être la queue de l'orage.

Erreur ! Le vent allait de plus en plus vite. Je soulevai mes lunettes couvertes dudit grésil pour tenter d'y voir un peu clair et pour me prouver que j'avais des yeux. C'était tout à fait inutile. Les rafales de pluie nous trempaient, trempaient la carlingue, trempaient le moteur. Quelle chance

avons-nous de survivre à pareil cataclysme ? Sous un tel vent qui soufflait en ouragan, il n'était déjà pas bon de se trouver sous un toit que pouvaient arracher d'un instant à l'autre la sauvagerie hurlante des éclairs et la pluie torrentielle. En avion, il semblait ne demeurer aucune possibilité de se tirer de ce mauvais pas.

La pluie rebondissait sur mes paupières. Yeux fermés, je naviguais de chic. Combien de temps encore échapperai-je au vertige et empêcherai-je l'avion de tomber comme une torche et, échappant aux commandes, de s'aller écraser définitivement ? Pendant que j'agitais ces pensées, les nuages blancs crevèrent, eux aussi. Tout d'abord, j'eus l'impression d'avoir reçu un sacré coup de bambou sur le crâne, comme si l'habitacle s'était rompu au-dessus de moi et m'était venu frapper au front. Ce premier coup n'était qu'un avant-goût. Des grêlons nous mitraillèrent soudain. Je haletai et plongeai ma tête sous l'habitacle. Quand, mes yeux essuyés, je pus prétendre lire l'altimètre, ce fut un coup de masse d'un autre ordre que je reçus : nous n'étions plus qu'à neuf cents pieds du sol et perdions graduellement de l'altitude. La grêle labourait l'entoilage des ailes. Bientôt, la carcasse, trempée comme une soupe, n'aurait plus la force de se maintenir en l'air et nous dégringolerions.

Maintenant la bécane dans le vent, je libérai complètement les soupapes et je risquai à nouveau un regard sur le cadran. Quatre cents pieds, si l'altimètre n'était pas faussé ! Je tentai de regarder par-dessus bord. De la pluie, de la grêle, de la nuit. Rien d'autre.

Il y a plusieurs manières de ramener au sol un engin en détresse, mais celle que j'employai était certainement inédite. Je poussai le moteur à fond et donnai du nez jusqu'à ce que nous fusions à cinquante pieds du sol. Il n'y avait pas d'autre méthode pour éviter de s'écrabouiller. A cinquante pieds, je coupai l'allumage. Nous fûmes drôlement secoués. Une fois la machine arrêtée, le mécano et moi nous rampâmes et demeurâmes sous le fuselage jusqu'à la fin de l'orage.

Il y avait deux trous dans la carlingue, deux trous faits par la foudre. Nous avions essuyé une tornade qui avait fait plusieurs morts à terre et des millions de dollars de dégâts.

## CHAPITRE VII

Mes tracas étaient loin d'avoir pris fin avec cet atterrissage. La direction de la foire avec laquelle j'avais signé un contrat pour deux exhibitions aériennes exigea que je parusse au moins une fois sous vingt-quatre heures.

Assis sur une pierre, je regardais mon avion. Je ne voyais guère comment il pourrait à nouveau prendre l'air. La carlingue était percée de part en part, déchiquetée ; le support de la roue gauche avait été arraché par le choc ; deux soupapes avaient été mises à mal par la pluie et la variation brusque de la pression atmosphérique. La tête dans les mains, mon casque et mes lunettes dans la boue à mes pieds, j'essayai de trouver un moyen de m'en sortir.

A cinq cents milles à la ronde, pas moyen de trouver un avion, je le savais. Avec notre maté-

riel de réparation, nous ne pouvions escompter réparer plus de dix des quelque deux cents trous de la carlingue et il était peu probable que nous eussions le temps de remettre les ailes en état. Même sans ces nécessaires réparations, nous aurions eu encore un pépin : il fallait songer à faucher les avoines, nul appareil ne pouvant prétendre décoller d'un champ couvert par une récolte de trois pieds de haut.

— Hé là !

Une voix venait de retentir près de nous. Elle provenait d'un fermier qui portait une faux sur l'épaule. Son regard menaçant n'aurait rien de bon.

« Toi, mon gaillard, pensai-je, c'est pas pour nous inviter à dîner que tu te ramènes. »

— Ouais, dis-je.

— Vous n'allez pas rester là, non !

— Pourquoi ?

— Vous n'allez pas laisser c't'engin dans mon champ d'avoine. Vous feriez mieux de foutre le camp tout de suite, sinon je tarderai pas à vous mettre les gendarmes après vous.

Je baissai la tête vers la boue dans laquelle nous nous enfoncions peu à peu.

— Voyez-vous, commençai-je...

— Je ne vois rien du tout, sauf que cette machine-là n'est pas à sa place là où qu'elle est.

— Je peux pas l'enlever tout seul. Donnez-moi un coup de main, si vous voulez.

— J'ai beaucoup trop de boulot en train, dit-il en s'appuyant paresseusement sur la fourche.

— Je m'en doute. Aussi, je n'ai pas pensé

une minute vous demander de travailler avec nous pour la peau.

— Ah ! combien ? dit-il, soudain intéressé.

— Si vous me prêtez main forte jusqu'à mon décollage, je vous donne vingt-cinq dollars et dix de plus pour les avoines qu'il va falloir faucher.

— D'accord.

Tous trois, nous nous mîmes au travail. Al s'occupa de la bécane et des longerons déglingués, le fermier partit chercher son cheval et sa faucheuse. Quant à moi, je me dirigeai vers la ville voisine, en quête de planches et d'étoffe.

Je revins au crépuscule, porteur d'un ressort de voiture, d'un tonnelet de glu et de coton mercerisé. A l'aube, notre trio, complètement éreinté, boulonnait encore. A dix heures du matin, tout était fini. Je me sentais défaillir en contemplant ce truc que nous nommions pompeusement un aéroplane. On mit quand même le moteur en route. Les cylindres gazaient, plus ou moins bien, mais enfin ils gazaient. Le fermier était épaté. Al et moi, après une nuit de tempête et le cauchemar de ce travail épuisant, étions complètement à plat. Nos yeux étaient rouges et nous grelottions dans nos combinaisons de vol trempées. Je grimpai au poste de pilotage. Les commandes semblaient répondre. Je jetai un coup d'œil sur les ailes rafistolées et sur la petite piste d'envol couverte de boue. Je me donnais généreusement une chance sur cent de prendre l'air.

— Va par le train, dis-je à Al. Nous nous retrouverons à l'atterrissage.

Mon ton était celui d'un type qui essaie de se persuader. Le sort en était jeté : en avant ! Doucement, l'appareil démarra. Il roula sur la boue, prit de la vitesse, la queue se souleva. Les ailes engluées étaient lourdes, la vitesse s'en ressentait. Je manœuvrai et les roues quittèrent le sol. Sur plusieurs mètres, elles frôlèrent la tête des avoines. Enfin, je pris de la vitesse, j'avançai dans un ciel couvert de nuages. Une heure plus tard, j'évoluai au-dessus de la foule, exécutant des loopings et des épingles à cheveu, chacun de ces exercices me faisant perdre cinq cents pieds d'altitude qu'il me fallait dix minutes pour regagner. Mais j'avais rempli la moitié de mes obligations contractuelles.

Il fallait maintenant atterrir. C'était une autre paire de manches ! L'endroit réservé à cet effet était un plan incliné qui ne faisait guère plus de neuf cents pieds de long et se terminait par une falaise surplombant un à-pic de cent cinquante pieds. Si j'avais eu un appareil de puissance normale, aucun avion, en dépit de tous les contrats du monde, n'aurait atterri à cet endroit ce jour-là. Descendant très précautionneusement, je fis racler le train arrière et m'arrêtai à moins de cent pieds du précipice.

Quand on sut ce qui nous était arrivé, les gens en prirent un vieux coup à l'estomac. Un avion avait subi victorieusement l'épreuve de la tornade, prouvant la valeur de nos appareils en face de n'importe quelle intempérie. C'était une preuve tangible, il en fallait encore une autre : pour remplir toutes mes obligations, il me fallait emporter un passager. Les organisateurs, pour

attirer du monde, avaient publié à son de trompe qu'un ancien capitaine de l'Armée de l'Air, blessé de guerre, s'envolerait avec moi et que nous nous passerions les commandes à tour de rôle.

Je refusai catégoriquement. Contrat ou pas contrat, je n'entendais pas risquer de bousiller ce qui restait de l'appareil, la vie d'un homme et la mienne propre. On me supplia. Excédé, je décidai d'essayer. Le soleil brillait, l'air était chaud et sec. Avec ce temps-là, la glu durcirait et les rafistolages ne risqueraient pas de se débiner. Au fond, pour décoller, la falaise allait m'être fort utile. Ainsi, je n'aurai pas à dresser la machine pour prendre de la hauteur. Je mis le capitaine au courant de ce que nous allions faire et du risque encouru. Nous montâmes à bord, les ceintures furent rapidement serrées, le moteur mis en route, les cales ôtées.

Au bout de cent pieds, la vitesse me parut suffisante ; la queue se souleva après cent autres ; à quatre cents, tout allait bien. C'est alors que, à cent pieds de la falaise, le moteur se mit à faire des siennes. Nous étions fichus. J'avais la chair de poule. Moins de mille tours à la minute, ce n'était pas suffisant pour prendre l'air. Impossible de dévier. Nous étions persuadés de nous aller briser. Que faire ? Et si je coupais le moteur ? Je réfléchis. Si je coupai les gaz, c'était le plongeon immédiat. Déjà nous étions sur le bord de l'abîme.

Nous l'avions dépassé. Inespéré ! Je regardai en dessous de nous les poteaux télégraphiques, les arbres. Gaz coupés, nous profitons de la

vitesse acquise. Je manœuvrai rapidement le gouvernail. Le sommet des arbres devint d'une importance formidable. Pour éviter de piquer du nez, j'agis sur les ailerons. Nous frôlâmes la cime des chênes et des peupliers. Une aile s'accrocha dans les fils téléphoniques et se tordit. C'était le plongeon. Le moteur s'enterra dans la boue et nous fûmes ensevelis sous une avalanche de branches d'arbres, de morceaux de câbles électriques, d'éclats de poteaux téléphoniques, d'ailes et de longerons. En rampant, nous émergeâmes des décombres.

— C'est le meilleur atterrissage que j'aie jamais fait, dis-je.

— J'espère, balbutia le capitaine, sinon, ne comptez pas sur moi pour le prochain.

Pour moi, j'étais empli d'une assurance nouvelle. J'avais pu contrôler l'appareil jusqu'au dernier moment et prévoir quelle partie toucherait le sol la première et sur quelle distance aurait lieu l'arrêt. Je ne prétends pas que j'employai une technique tirée de mes précédents avatars, mais j'avais l'impression que je pouvais commencer à dégager quelques principes. Antérieurement, j'avais déjà deux fois cassé du bois à Pensacola — dont une m'avait amené à déraciner un arbre de belle taille — et une autre fois en France et j'avais eu alors une peur bleue. Cette fois, au contraire, j'avais vu clairement à l'avance comment les choses allaient se passer. J'étais maintenant certain d'avoir appris quelque chose qui me serait fort utile ultérieurement.

A cette époque, la majorité des accidents était due à des avaries de moteur. Si les cassages de

bois avaient été aussi nombreux, peu de pilotes seraient restés en vie. Il était difficile de se procurer des pièces détachées et les mécaniques vraiment au point étaient rares. Elles ne subissaient pas des essais aussi rigoureux que maintenant. Le gouvernement se moquait des accidents en service commandé : les magasins étaient pleins d'avions inutilisés. Pour les pilotes civils, il en allait tout autrement : chaque vol effectué dans de mauvaises conditions risquait de compromettre non seulement la vie, mais l'équipement unique.

Un jour, je venais de prendre l'air avec un L.W.F. Le moteur tournait à deux mille trois cents tours — ce qui était à peu près le régime normal pour un appareil de ce type. A cinquante pieds, il se mit à tomber à deux mille deux cents, deux mille cent, mille neuf cents tours, et je ne pouvais le maintenir au niveau de vol. A mille quatre cents, l'appareil fut en perte de vitesse. D'ici pas longtemps, j'allais encore casser du bois. Les dégringolades avec des appareils de cette sorte étaient extrêmement dangereuses, étant donné le fuselage monocoque en bois laminé. L'un d'eux, que nous avions vendu à un aviateur canadien, avait pris feu en tombant et il n'en était rien resté.

Vent en queue, je faisais plus de cent quatre-vingts milles. Au-dessous de moi, un sol marécageux. Le châssis en acier se tordrait et la machine finirait sur le dos. Il ne fallait pas que le coup portât sur l'habitacle. A moi le gouvernail et les ailerons ! La tête entre les bras, j'attendis le premier choc. Bien que ma ceinture de sécu-

rité fût attachée, je me trouvai projeté hors de mon siège. Devant moi, il y avait un grand trou : le moteur avait dû se débiter. J'arrachai ma ceinture et je rampai. Quelle ne fut pas ma surprise de voir que je me trouvai dans un morceau de fuselage parfaitement intact qui avait environ cinq pieds de long. Cinquante mètres plus loin, le reste de l'appareil n'était plus qu'un amas de pièces brisées.

Peu après cette histoire, j'assistai à une exhibition faite par l'un de mes pilotes, expert s'il en était dans la conduite de nos vieilles machines. Quand il s'agissait de mettre sur pied un meeting où je marchais sur les ailes et passais d'un avion à un autre, il était toujours de la partie. Il accomplissait du beau travail comme à son habitude, débitant tout le répertoire des acrobaties classiques et d'autres tout à fait inédites. J'étais pressé, devant aller avec le même avion reconnaître le terrain au-dessus duquel nous ferions notre prochaine démonstration.

Quand il se fut posé, je fis rapidement l'inspection habituelle. Je n'avais pas le temps de m'attarder aux détails. Le réservoir était plein, le radiateur aussi. Bon. Je décollai rapidement.

Dès que je fus en l'air, je regrettai mon départ hâtif. L'appareil venait d'être mis à rude épreuve, il pouvait y avoir des haubans à retendre ou un boulon à revisser. Pour ne plus penser à l'éventuel petit détail capable de me causer un accident, je regardai la région que je survolais, cherchant de l'œil les endroits qui pouvaient servir de terrain d'atterrissage en cas d'urgence. Je fus content de leur grand nombre. Les cul-

tures et les prés n'étaient que rarement interrompus par des boqueteaux d'arbres ou de petites rivières. Je secouai les épaules. Au-dessus d'une pareille plaine, rien de fâcheux ne pouvait m'arriver, rien, sauf les petits ennuis auxquels un pilote a l'habitude de faire face : faiblesse du moteur, baisse soudaine du niveau d'essence ou d'huile, saloperie dans la magnéto. Je volais à quatre mille pieds.

Sans crier gare, l'avaro se produisit. Bien que le manche à balai fût en position de vol horizontal, la bécane se mit à piquer du nez. Incompréhensible. Je redressai. Rien à faire. Et l'angle de chute devenait plus aigu, jusqu'à être vertical. Naturellement, le moteur s'était mis à rugir. Je coupai, mais cela ralentit à peine ma chute vers le sol qui approchait à une allure terrifiante. J'étais suspendu à ma ceinture de sécurité. J'avais maintenant le manche à balai dans l'estomac. Les ailerons et le gouvernail de direction étaient en bon état, c'était le gouvernail de profondeur qui ne répondait plus. Je coupai l'allumage. L'altimètre marquait trois mille. Il me vint soudain à l'esprit que le faisceau des câbles qui commandaient les mouvements de la queue se trouvait derrière mon siège. Si je pouvais parvenir à l'atteindre !

L'une de mes mains lâcha le manche à balai et je me retournai sur mon siège autant que la ceinture de sécurité me le permettait. En vain. Un regard à l'altimètre : deux mille. Ma main fouillait toujours et atteignit la pièce d'œuvre. J'avais trouvé ce que je cherchais. Mes doigts glissèrent le long de la pièce qui commandait la



position et la poussèrent vers moi. Le nez de l'appareil se redressa un tantinet. Ma main libre manœuvra le manche à balai et les ailerons. J'étais plutôt embarrassé, mes mains ayant à faire chacune de leur côté. Je chargeai donc mon pied de s'occuper du gouvernail de direction.

Sans cette plaine providentielle, je n'aurais jamais regagné la terre en bon état avec un moteur foutu. Bientôt, je pus entendre le bruit familier de la béquille grattant le sol. Mes biceps étaient proches de la tétanisation, j'étais trempé de sueur. J'avais eu de la chance. Un écrou s'était trouvé dévissé, entraînant la perte du boulon.

## CHAPITRE VIII

Bon nombre de gens avaient envie de faire un tour en avion pour la première fois de leur vie. La plupart préféraient voler en droite ligne et nous recommandaient « pas trop haut ». Impossible de leur faire admettre qu'il pleuvait sur terre au moment même où ils se baladaient en plein ciel limpidement bleu à quelques milliers de pieds. Il fallait leur expliquer que la direction du vent était différente dans les couches supérieures de l'atmosphère et que les arcs-en-ciel y paraissaient circulaires.

Ceux qui voulaient « monter » étaient de tous âges, de toutes tailles. Une grand-mère de quatre-vingt-dix ans désirait goûter du « Diable trotteur ». Elle trouva l'expérience agréable. Mon mécano et moi-même nous dûmes un autre jour passer tout un après-midi à extraire de la carlingue un obèse et nous pensâmes un instant ne pouvoir nous en tirer qu'en démontant le fuse-

lage. Cela nous fit perdre environ cinq cents dollars, les passagers éventuels se lassant d'attendre.

Il y avaient ceux qui payaient quinze dollars, qui montaient dans l'appareil avec le regard triomphant de gens qui vont braver les dieux et les éléments et qui, une fois en l'air, se cachaient les yeux avec les mains et ne les retiraient pas de là jusqu'à l'atterrissage. Après quoi, ils assuraient à qui voulait l'entendre que le ciel était affreusement noir, la terre splendide, que le soleil était horriblement proche. Et ils avaient une trouille énorme.

Je me souviens d'un homme, apparemment calme à terre, qui devint un agité furieux une fois en l'air. Il exigeait que je le laisse sortir de l'appareil. J'avais beau le raisonner, pas moyen de le faire se tenir tranquille. Il jurait que si je voulais le retenir de force, il allait sauter dans le vide. A bout d'arguments, je lui flanquai un coup d'extincteur sur le crâne ; après quoi, il trouva le vol fort agréable.

Il y eut aussi les deux sœurs habillées de noir qui voulaient monter voir le Créateur et qui prièrent avant le départ. Et puis, le petit jeune homme qui s'était tellement crêpé le chignon avec sa fiancée qu'ils avaient été à deux doigts de la rupture — ce fut du moins ce qu'il m'affirma une fois en l'air. Il se leva même de son siège après avoir défait sa ceinture. Je le fis se rasseoir de force, car il semblait avoir l'intention de sauter par-dessus bord. Pour lui faire passer le goût du suicide, je ne trouvais rien de mieux que de lui offrir deux bonnes douzaines de tire-

bouchons, ce qui eût suffi à lui faire quelque peu perdre le sens de l'équilibre, et, pour lui donner une petite idée du mal de l'air, j'y ajoutai simplement une soixantaine d'exercices, comme feuille morte, épingles à cheveu et autres trucs du même tabac. A l'atterrissage, l'homme au suicide manqué était plutôt pâle. Il sortit une jambe, puis une autre, et acheta une glace à la vanille pour se remettre de ses émotions. Une jeune fille poussa quelques personnes à coups de coude et vint se dresser devant moi, poing tendu.

— Espèce de sale brute ! me cria-t-elle.

Je ne répondis pas. Elle le soutint et ils disparurent parmi la presse. Avant de me quitter, le gars m'avait dit qu'il allait se marier et me remercia de lui avoir ôté ses idées de suicide. Il m'adjura d'accepter une liasse de dollars ; quand je la comptai, il me sembla en effet que c'était un vrai cadeau de noces.

Pendant que nous y sommes, parlons de noces. Nous avons signé un contrat pour une exhibition dans une ville de petite importance du district minier du Michigan. C'était un rude patelin et nous avons un sacré parcours, mais on nous avait promis de bien nous payer et de faire casquer vingt-cinq dollars par tête de pipe qui monterait dans la bécane pour faire un tour. C'était tout à fait au poil ; mais quand nous arrivâmes dans le bled, il fallait se rendre à l'évidence : il n'y avait pas de place pour atterrir et presque plus d'essence. Nous avons effectué un voyage épuisant avec un sale temps au-dessus d'un pays désertique, où le moindre accroc de moteur nous

aurait valu des kilomètres et des kilomètres à pied.

Le terrain que l'on nous avait dit avoir mille pieds de long était exposé au plein vent, bordé d'un côté par des arbres et des maisons et de l'autre par un cimetière de wagons et de locomotives. Dans sa plus grande largeur, la piste n'avait guère plus de soixante-dix pieds. Il n'y avait pas la place de tourner. Nous vîmes une série de grands panneaux sur un côté. Chacun d'eux portait un seul mot. « *Air* », était-il écrit sur le premier que j'aperçus. Les autres « *Le* », « *En* », « *Mariage* », « *Premier* ». Qu'est-ce que c'était que cette plaisanterie ? « *Le premier mariage en l'air.* » Est-ce que ces idiots se figuraient que j'allais marcher dans la combine et trimbaler à la fois un pasteur, les témoins et les autres personnes qui participent à un mariage ? A première vue, c'était bien cela et si je les envoyais balader, ceinture pour être payé. Ce devait être le grand emmerdement — la grande attraction. Bien sûr, il était dans mon intention de faire l'exhibition promise et de trimbaler des passagers, mais la noce ? Or c'était précisément ce qu'attendait toute la ville. Partout, il y avait des panneaux portant l'irritante inscription : « *Le premier mariage en l'air.* »

Le lendemain, les mille pieds de terrain étaient emplis de monde. Les mines avaient dégorgé leur personnel, les commerçants fermé boutique. Tout le monde était là, les fermiers, les mineurs et même le vieux trappeur qui ne venait à la ville que deux fois par an, l'une pour faire ses achats, l'autre pour vendre sa pelleterie.

La future, d'imposante carrure, me fut présentée. A côté d'elle, tout à la fois pâle, timide, décharné et rempli de trouille, se tenait le marié. Il avait un tic nerveux qui le faisait remuer le nez régulièrement, comme un lapin en train de manger. Leur idée était claire et simple — oh ! tout à fait simple. L'heureux couple allait grimper dans la carlingue. Témoins, garçons et demoiselles d'honneur resteraient à terre avec le pasteur. Je prendrai alors le départ et, tandis que je tournerai au-dessus du terrain, l'officiant dégoisera les paroles sacramentelles. Les oui seraient prononcés au moment où, de l'avion, deux taies d'oreillers, une pour elle, une pour lui, seraient jetées. Je tendrai l'anneau au mari. Et voilà, ils seraient mariés. Oui, c'était vraiment très simple comme idée.

L'épouse prit place la première. Elle était si volumineuse qu'ils ne pouvaient s'asseoir l'un à côté de l'autre. Si elle s'asseyait sur lui, on ne le verrait plus. Les familles estimaient qu'il ne serait pas correct que ce fût elle qui le prenne sur ses genoux. Enfin, on s'arrangea : la femme se débrouilla pour maintenir la moitié de son imposante personne hors de la carlingue. Il prit place à côté d'elle, mais on le voyait à peine et son nez continuait son sempiternel va-et-vient, comme un feu rouge clignotant à un carrefour dangereux.

Nous primes l'air. Tout se passa bien jusqu'au moment où il fallut remettre l'anneau. A dessein, je l'avais mis dans la poche droite de mon pantalon ; ce n'était pas commode de l'y aller chercher, mais c'était sûr. C'était la dernière chose

dont je m'étais muni en montant à bord. Ou presque, la toute dernière étant ma combinaison de vol que Al m'avait passée. Trouver la fente de la combinaison et, de là, parvenir jusqu'à la poche, cela n'avait rien de particulièrement sorcier.

Le moment de la remise de l'anneau approchant, je tendis la jambe, me penchai à gauche et fis glisser ma main sur ma hanche. Je ne trouvais pas la fente de la combinaison. Mon pied ne s'occupant plus du gouvernail, l'appareil volait de travers. Je rétablis la ligne de vol et poursuivis mes recherches. Jusqu'à présent, je n'avais jamais eu de difficulté avec les fentes de combinaisons de vol. Elles étaient disposées de manière pratique. Je me tournai davantage et explorai ma hanche, mon postérieur. Plus bas, plus à droite, plus à gauche. Rien. *Il n'y avait pas de fente dans cette combinaison-ci !* Je marmonnai un juron non prévu dans le rituel matrimonial et je vitupérai contre ce sacré Al. Bon Dieu, il avait cousu les deux fentes en raccommodant la combinaison ! La bonne femme me cria quelque chose et m'envoya une baffie de première. Je l'engueulai. On ne voyait pas le minuscule mari. Quel poison !

Si nous atterrissions sans que la cérémonie ait été faite dans les règles, cela provoquerait une réaction violente de la part des assistants. Je ne pourrais pas faire entendre mes explications, ni exposer les faits. Aussitôt à terre, les époux seraient portés à bout de bras par la foule. Les tomates pourries, les vieilles godasses et les balles de mômes voltigeraient. La fanfare des pompiers,

elle-même, ne parviendrait pas à se faire entendre. Il fallait que je déchire ma combinaison. C'était impossible sans lâcher les commandes des deux mains et pourtant il n'y avait pas d'autre solution. L'avion, trop chargé, piquerait du nez. Je parvins à déboutonner la combinaison. En me dépêchant follement, je la fis tomber de mes épaules. Comme prévu, l'avion piqua du nez. Je me contorsionnai et l'une de mes mains parvint à saisir le manche à balai et à redresser. La bonne femme poussa un cri de joie. Le mari était maintenant tout à fait invisible, sous elle. Mon autre main essaya de libérer un bras en tirant la manche de la combinaison. A la cinquième tentative, j'atteignais enfin l'écran et je tendis l'anneau. Mes lèvres remuèrent, marmonnant quelque chose à l'adresse de Al, et j'éclatai de rire en me tournant vers la bonne femme.

Nous approchions du sol. Le mariage en patins à roulettes était fini — en admettant qu'il puisse être légalement enregistré. De toute manière, ce n'était pas là ce qui me tracassait le plus. Je pensai à Al. Je me foutais éperdument du fait que les témoins ne se soient pas trouvés en l'air au moment *ad hoc*. Qu'ils aient été mariés réellement ou non quand on avait jeté une paire de taies d'oreillers et qu'elle se soit mis l'anneau elle-même parce que son bonhomme était tombé dans les pommes, tout cela, je m'en balançais. La seule chose qui m'intéressait, c'était de mettre la main sur ce gremlin de Al et de lui foutre une vraie tripotée.

## CHAPITRE IX

Nous avons oublié depuis longtemps notre rêve d'établir une liaison aérienne régulière entre Minneapolis et Chicago, pris dans l'éreintant engrenage des exhibitions qui se succédaient à un rythme de plus en plus rapide. Cela n'était guère du goût de nos appareils qui se faisaient vieux, aux prises avec la neige, la pluie et la grêle vingt-quatre heures sur vingt-quatre, du premier au trente de chaque mois.

De jour en jour, les exercices que l'on proposait aux baladins du ciel ou qu'ils inventaient devenaient plus aventureux. On ne se contentait plus de faire le danseur de corde sur les ailes, du trapèze d'un avion à l'autre ou d'exécuter des dessins de feu sur la nuit. Prétendait-on qu'il était impossible de voler sous le pont de la Troisième Avenue, au-dessus des chutes Saint-

Antoine ? Aussitôt, je l'exécutai après m'être rendu compte qu'il y avait suffisamment de place pour passer entre les arches. Je glissai en rase-mottes au-dessus du Mississippi et, chaviré dans un trou d'air, je parvins cependant de l'autre côté du pont.

Les moteurs, ah ! les moteurs ! Pas moyen de les remplacer. C'était la course aux pièces détachées de fortune. Et l'essence, l'essence ! Pourquoi celle de qualité inférieure, qui pouvait faire marcher une bagnole, n'aurait-elle pas convenu à un avion, hein ? Pourquoi pas ? Elle était livrée en bidons de cinq gallons qui étaient exposés à la poussière au cours du transport. Il fallait de temps en temps y mettre un peu de benzine et, surtout, ne jamais utiliser le fond du bidon : il y avait trop d'eau dedans. L'huile aussi était un problème.

Mais le plus terrible, c'étaient les avaries de moteur — les plus terribles pour notre équipement comme pour nos finances. J'eus notamment un arrêt de moteur à Hudson, Minnesota, juste au moment où j'achevais un looping. Il faisait un temps glacial. Je m'étais envolé d'Eau Claire, Wisconsin, et je n'étais arrivé sur le lieu de l'exhibition qu'au moment précis de son ouverture, nonobstant quoi je n'avais pas eu le temps d'effectuer les vérifications habituelles. Il n'y avait pas moyen d'éviter de casser du bois. Et partout des buildings ! Il fallait vite trouver un endroit où je ne risque de tuer personne d'autre que moi. Je descendis graduellement et finis par découvrir une vieille cour sur laquelle ouvraient des hangars déserts. Les ailes tom-

bèrent à plat, le moteur s'en alla crever un toit, la queue se balança un instant en l'air et finit par se briser sur un pignon. Quant à moi, d'urgence, il me fallait une échelle.

C'est à cette époque que je reçus une lettre de Omar Locklear. C'était lui qui, le premier, alors qu'il était dans l'armée, avait largué une échelle de corde de son Curtiss J.N. 4 et, avec l'aide de deux excellents pilotes qui tenaient les commandes, était passé de son avion dans un autre. Il me faisait savoir qu'il avait signé un contrat avec une compagnie de cinéma et que, à son avis, je devrais bien venir faire un tour sur la Côte Ouest pour examiner la question. Une porte m'était ouverte sur de nouveaux horizons.

Pas moyen de mettre sur pied une compagnie de navigation aérienne, étant donné qu'il n'existait pas d'appareils capables d'accomplir en toute sécurité de longs trajets et de transporter normalement plus de deux passagers. Définitivement, j'en fis mon deuil. Quant aux exhibitions et au transport occasionnel de passagers auquel elles donnaient lieu, c'était un boulot que je pouvais tout aussi bien faire dans l'Ouest que dans le Centre-Ouest. Même, là-bas, il n'y aurait jamais besoin de chômer à cause de la neige ou du mauvais temps.

Aussi partis-je, mon équipement vendu et mes dettes payées, avec un seul avion dans lequel j'avais fourré tout ce que je pouvais me permettre d'y fourrer. C'est-à-dire remplir l'espace resté vide, sans cependant dépasser un certain poids, — je devais voler à haute altitude, — après l'embarquement d'outils et de pièces détachées,

de cinquante litres d'essence et d'une provision d'huile. Il fallait sacrifier l'inutile. Il n'y eut donc place que pour une petite malle contenant mes effets personnels. Et c'est ainsi qu'un jour d'été, après un dernier regard jeté à mon vieux terrain, je pris la route du Sud-Ouest. Les voies ferrées et les villes défilaient sous moi, étape après étape. Financièrement, ce voyage prenait l'allure d'un succès. Dans tous les patelins où j'atterrissais, la foule entourait mon avion, je liais connaissance, j'achetais de l'essence, je transportais des passagers payants. A ce train-là, j'arriverais à Santa-Monica avec au moins mille dollars.

Plus mon but s'approchait, plus les villes et les escales étaient chaudes, plus la terre était sèche et fréquents les lieux désertiques. Il n'y avait maintenant au-dessous de moi que des collines brûlées par le soleil. Il faisait une température torride. L'eau du radiateur se vaporisait. J'en vins à enlever ma combinaison de vol. Au sud de Phœnix, je vis venir à moi un nuage ocre, trop gros pour le traverser, trop haut pour passer par-dessus. Je savais de quoi il retournait. On m'avait prévenu. Les terres arides et les collines dénudées n'étaient plus guère visibles. Le ciel entier jaunissait. La visibilité devenait nulle. J'étais en plein dedans. La sable fin se glissait sous mes lunettes, sous mon casque, dans mes narines, dans ma bouche. Le moteur, ensablé, crachait. Il avait des ratés.

Il ne fallait compter sur rien d'autre que l'espoir et l'espoir diminuait avec l'altitude. L'écrasement pouvait se produire d'une minute

à l'autre. Le réservoir était à demi plein d'essence et j'avais cinquante litres de rabiote et un moteur bouillant. La mécanique ne paraissait pas vouloir se mieux porter. Ça tapait dur. Je coupai l'allumage.

Depuis lors, j'ai essuyé pas mal de tempêtes de sable dans la même région, à Yuma et ailleurs ; j'ai traversé la moitié du Sahara où, à quinze mille pieds, le sable sifflait autour de nous, criblait l'appareil. Mais jamais, au grand jamais, je n'ai éprouvé ce que j'ai éprouvé ce jour-là, cette première fois où j'ai affronté une tempête de sable dans un vieux coucou au plafond de vol très bas. Aveuglé, j'allais m'écraser. Avez-vous jamais essayé de vous couvrir les yeux de manière qu'il ne passe aucun rais de lumière et de marcher sans avoir pris au préalable de repère qui vous puisse guider ?... Admettez, par-dessus le marché, que vous deviez continuer ainsi sans vous arrêter jamais jusqu'à ce que vous rencontriez un obstacle. Vous êtes persuadé que l'obstacle s'est trouvé droit devant vous, mais ce qu'il est exactement, quelle distance il vous a fallu parcourir pour l'atteindre, vous l'ignorez. Telle était la situation dans laquelle je me trouvais. J'attendais que l'altimètre veuille bien noter une descente. Rien n'avait l'air de venir de ce côté-là. Tout était calme, y compris l'hélice. Je n'avais pas l'impression de descendre parmi ce silence et cette obscurité. Cela finirait-il jamais ? Plus le vent devenait fort, plus s'accroissait mon angle de chute, plus ma vitesse diminuait. Quelle était ma vitesse en palier ? Qu'y avait-il devant moi ? Une roue racla enfin le sol. Je poussai le

manche à fond. La carlingue tangua. Les deux roues avaient maintenant pris contact. En même temps que j'entendais le bois se casser, les hauts vibrer, je me sentis projeté tout au fond du fuselage. Ma ceinture de sécurité s'était brisée. Sans elle, j'aurais été projeté hors de la carlingue et je serais allé me fracasser la tête je ne sais où. Ma malle était à portée de la main. Je la saisis et rampai vers l'air libre. Debout, à bonne distance, je regardai les flammes lécher les ailes et j'attendis l'explosion du réservoir. L'essence brûlait hardi-petit et, quand les deux bidons de vingt-cinq litres se mirent de la partie, il y eut un trou de vive lumière dans l'atmosphère sursaturée de sable.

Enfin, j'avais ma malle. C'était l'essentiel. Et ma combinaison de vol contenait mon porte-monnaie. Zut ! je l'avais ôtée : elle était restée dans la carlingue en feu. Eh bien ! je n'avais jamais dépensé aussi vite mille dollars ! J'allais attendre la nuit. La tempête se calmerait. Je savais trop bien que des touristes en autocar étaient morts de soif dans ce désert. Il devait bien rester quatre sous dans ma poche de veste.

La tempête s'en alla vers l'est. Le soleil couchant était encore chaud et le ciel d'un bleu très tendre. Les collines pourpres étaient couvertes d'une végétation rabougrie. Des kilomètres et des kilomètres de sable. Où y avait-il une route nationale, une voie ferrée ? Je m'arrêtai et ne repris ma marche qu'au crépuscule. La pleine lune peuplait le désert de formes fantomatiques, palmiers et cactus dressant à l'horizon des silhouettes étranges et menaçantes. A l'aube, je

parvins auprès d'une route. Ce n'était pas un chemin peu fréquenté, mais une authentique route nationale. J'étais mort de fatigue. C'était le résultat de dix heures de marche dans le sable. Dans mes chaussettes, mes talons n'étaient plus qu'un affreux mélange de sable, de sang, de laine, de peau et aussi de chair talée. La malle devint un sommier provisoire sur lequel j'eus vite fait de m'endormir.

Un rancher, passant sur la route avec sa vieille Ford modèle T (1), me remarqua et m'éveilla. A Phoenix, je pris un bain, pansai mes talons endoloris et mis des vêtements potables. Avec ce qui me restait d'argent, je pris un billet pour Los Angeles.

(1) N. D. T. — La Ford modèle T est l'héroïne des *Raisins de la Colère*.



## CHAPITRE X

Mon avion m'eût permis d'envisager de vivre convenablement. Sans lui, plus question de mes projets antérieurs. Il fallait trouver un boulot, et, de préférence, dans un aérodrome. A Los Angeles et aux environs, il n'y avait pas encore précisément d'aéroports, mais seulement des terrains rudimentaires : Wilshire Boulevard, Fairfax Boulevard, et, plus loin, Clover Field, Boulevard Pico à Santa-Monica. C'est à ce dernier que je parvins, sur le soir. J'avais toujours ma malle, mais pas de boulot, et, ce qui était moins grave sous le ciel clément de Californie, pas d'endroit où dormir.

Les quelques appareils qui avaient affronté les intempéries, les hangars, ce que l'on appelait pompeusement les « ateliers », tout cela ne payait guère de mine. Bob Lloyd, le maître du

lieu, me dit que l'aviation ne gazait guère dans le bled. Le transport des passagers était au point mort — on ne payait guère qu'un dollar par vol. Rien à faire pour trouver un boulot de pilote. Bob demeurait dans une tente des surplus militaires.

— Là dedans, fais comme si tu étais chez toi, dit-il.

Derrière les hangars, je remarquai une pile de caisse d'emballage dont certaines étaient de dimensions plutôt respectables. Celle dont je m'emparai était la manne d'un Curtiss J.N. 4. Je me fis prêter des couvertures et des clous. Et, hop ! le tour était joué, je possédais une chambre à coucher de première ! Depuis, je n'ai jamais oublié l'aide que m'apporta alors Bob Lloyd, et, de temps à autre, nous avons souvent fait équipe. Il me permit d'utiliser son réchaud à alcool pour faire chauffer de l'eau pour ma toilette, réchauffer des plats préparés en conserve ou faire la plus élémentaire cuisine. Sa tente devint mon quartier général. Mais le rappel des vieux souvenirs et les rêves fondés sur le brillant avenir de l'aviation ne suffisaient pas à nourrir leur homme. Il fallait que j'aie voir Locklear au studio.

Le lendemain matin, avec une vieille lame, à la lueur d'une lampe à carbure, je me rasai et pris un solide petit déjeuner composé de pain de seigle, de hot dogs et de lait. Ensuite de quoi, je revêtis le seul costume convenable qui fût en ma possession et je repris la direction de la Western Avenue.

Tout à coup, sur le boulevard, une voiture

freina à côté de moi et, à ma grande surprise, j'en vis sortir mon vieux copain Dave Davis. C'était un de ceux qui croyaient que l'aviation n'était ni une amulette, ni un sport, mais un moyen de transport. Ingénieur et mathématicien remarquable, il y croyait tellement qu'il avait décidé d'y sacrifier sa fortune. Avec Donald Douglas et Bill Waterhouse, il était en train de construire un avion « moderne ». Nous déjeunerâmes ensemble, mais la conversation passait avant le déjeuner. Nous la poursuivîmes d'ailleurs dans son bureau, avenue Franklin. Le soir, en me glissant dans le lit confortable d'une chambre d'ami, je songeai à la caisse d'emballage, là-bas, sur le terrain. Quelle veine de pendu j'avais de me trouver ici au chaud, maintenant ! Les jours suivants furent consacrés à des discussions ayant pour thèmes les ailes, la charge utile, le plafond, etc... Davis et Douglas entendaient persuader le grand Etat-Major que leur nouvel appareil, tel quel ou légèrement modifié, pouvait faire la traversée des U.S.A. sans escale. Si cela était, il pouvait accomplir cette chose incroyable : le premier vol aérien autour du monde. Plus tard, après la création de la toute nouvelle Compagnie Douglas, une version améliorée de ce vieil « Avaleur de Nuages » devait accomplir cet exploit.

Les rêveries aéronautiques étaient passionnantes, mais je devais gagner ma croûte. C'est ce que je fus obligé de faire comprendre à Dave. Aussitôt, il passa un coup de fil à son beau-frère, Jack Blystone, qui était un des directeurs de la Fox. Celui-ci me signa mon premier engagement

cinématographique au titre d'accessoiriste, à trente-cinq dollars par semaine. Ce n'était pas de quoi se payer un avion du jour au lendemain, mais cela suffisait à m'assurer le vivre et le couvert. Ayant entassé mes affaires dans ma vieille malle, j'accrochai le rituel écriteau « A louer » sur la caisse d'emballage et je partis vers mon boulot, un boulot qui allait m'introduire dans le plus époustoufflant et le moins prévisible des cauchemars vécus.

Très vite, le plateau n'eut plus aucun secret pour moi. Mon boulot exigeant la connaissance de tous les secteurs, il ne me fallut pas longtemps pour être entré en contact avec tout le monde, du peintre en décor à la direction.

Pour me rendre du magasin des accessoires jusque chez le costumier, je traversai les coulisses d'un plateau où l'on tournait un film d'épouvante (1). Le scénario exigeait qu'après un coup de feu, un type fasse une dégringolade d'une douzaine de mètres, achevée dans un filet. Le type devait faire un double saut périlleux avant d'atterrir dans le filet. Bien que je me fusse baladé sur les ailes de pas mal d'avions, je n'y connaissais rien en fait d'acrobatie ; autrefois, au collège, cependant, je m'étais assez bien débrouillé dans les rétablissements. Je m'arrêtai pour examiner de près la technique d'un professionnel.

— Moteur ! cria le réalisateur.

(1) N. D. T. — Le terme « thrilling » appliqué au roman policier et au cinéma désigne le « fais-moi peur » fabriqué.

La caméra se mit à grincer. Mais le nabot ne bougea pas.

— Stop ! Alors, on met en boîte !... hurla le réalisateur.

Pas plus de chute que de beurre dans les épinards.

— Stop ! hurla le metteur en scène.

L'homme, perché sur sa plate-forme, ne disait pas un mot. Il fit le geste de quelqu'un qui n'y peut vraiment rien et se mit à descendre l'échelle. On allait le foutre à la porte. Il le savait bien — et moi aussi. Quelque chose se déclencha en moi, une folle impulsion. Je ne pouvais espérer parvenir à un niveau de vie intéressant avec trente-cinq dollars par semaine. Ce sacré acrobate devait gagner plus que cela. J'ignorais l'art des sauts périlleux avant et arrière : je n'avais rien à perdre, car si je ratais mon coup et si l'on me priaient de m'occuper, à l'avenir, de mes oignons, j'aurais toujours les trente-cinq dollars à la clé au bout de la semaine.

— Passe-moi ton collant, dis-je au type, comme il atteignait le dernier degré de l'échelle.

Mon pantalon était trop large pour exécuter pareil exercice. J'enfilai le collant et je gravis rapidement les échelons.

— Vous y êtes ? criai-je.

Le premier assistant regarda le metteur en scène, le metteur en scène regarda le premier assistant et l'ordre monta jusqu'à moi :

— Sautez à mon commandement.

Le réalisateur s'assit sur sa chaise. Les caméras démarrèrent. Je m'énervais et je commençais à regretter d'avoir agi sans réfléchir. A ce moment

précis me parvint le mot fatal : « Sautez ! ». Saisi, je projetai hors de la plate-forme un pied. L'autre suivit. Je me laissai choir en tournoyant vers le filet. Ma vitesse croissant, je craignis de me flanquer un coup de genou à l'estomac, d'atterrir sur la colonne vertébrale ou la nuque. Il y a des accidents qui vous tuent, d'autres qui vous sauvent la vie. Par pur hasard, j'effectuai un rétablissement parfait. A l'arrivée, personne n'était plus surpris que moi de la réussite.

— Formidable !... hurla le réalisateur. Messieurs, voici la chute la plus naturelle, la plus extraordinaire, que j'aie jamais vue sur un plateau. La plupart semblaient trop bien calculées. Quel est votre nom, mon ami ?

Je le lui dis.

— C'est inouï, je ne vous ai jamais vu travailler ici. Quel est votre directeur de production ?

— Jacques Blystone. Je suis accessoiriste.

— Quoi ?... Bon. Désormais, vous êtes embauché à la Saint-John.

Je n'avais pas l'intention de continuer à faire le baladin. Encore un an ou deux de ce genre d'exercices et je me retirerais des voitures pour ne plus m'occuper que de questions techniques.

Locklear, lui aussi, était sous contrat à la Fox. Lors de mon arrivée, je ne l'avais pas rencontré parce qu'il était parti pour des extérieurs. Quand je le revis enfin, il venait d'atterrir auprès d'un plateau où l'on tournait des raccords pour *Le Pillage du Rapide*.

— Viens me retrouver dans ma loge quand on va avoir fini les plans d'aujourd'hui, me dit-il.

J'assistai à un nouvel envol. Lock marchait sur

une aile. Bien que l'aire de départ n'eût pas plus de mille pieds de long, il passa d'un appareil à l'autre avant que ceux-ci en aient atteint l'extrémité. Je n'avais jamais vu pareil tour de force, ni aussi grand risque encouru. Dans ce temps-là, passer en cours de vol d'un avion à un autre n'était pas un travail de tout repos et cela se terminait souvent par une chute mortelle. On ne connaissait pas encore les parachutes. Ce qui rehaussait la qualité de l'exploit de Lock, c'est qu'il venait de l'accomplir à la nuit tombante. Ce n'était certainement pas pour son plaisir, ni histoire de rigoler un coup. Comme il me sembla, par la suite, être le type le plus à l'aise que j'aie jamais rencontré en la matière, je cessai de m'épater. Aussi bien, d'ailleurs, n'en avais-je pas le loisir.

Signé mon contrat avec la Saint-John, je me trouvai en disponibilité pendant quelque temps, puis, brusquement, je fus chargé de doubler la vedette d'une production de Louise Fazenda. On devait tourner les extérieurs sur l'eau, à San-Pedro. Je devais sauter sur la voie depuis un canot, au moment où ce dernier passerait devant les docks. Il y avait environ quinze pieds d'eau dans la passe. Le canot automobile serait à soixante-dix pieds de la jetée au moment où le réalisateur me donnerait l'ordre de sauter.

La vitesse du canot rendait le truc presque impossible et, par-dessus le marché, ce ne fut pas à dix, comme prévu, mais à vingt pieds du bord qu'il passa. Je ne pouvais sauter cette distance, mais je pouvais faire un plongeon de compétition. A moins de le calculer au millimètre, je

me trouverais rejeté dangereusement près de l'hélice. Je fis deux essais avec faux départ avant de faire entendre au réalisateur que j'étais prêt. Les caméras commencèrent leur ronron familier. Le saut était parfait, la distance presque entièrement franchie, puisque je parvins à six pouces du bord. Soudain, le canot dévia et le remous provoqué me plaqua contre les docks. Mon gros orteil gauche se foula un vieux coup et le plus beau c'était qu'il fallait recommencer, le cameraman ayant épuisé sa bobine de pellicule et n'y ayant pas pris garde auparavant. Nouveau coup à la tentative enfin couronnée de succès. Or, le lendemain, il me fallait faire un plongeon de cinquante pieds depuis le pont de Hollenden Park. Le docteur Dickey me fit un bandage très serré et j'allai au bar du studio où j'avais donné rendez-vous à Locklear. J'entretenais un cameraman de mon pied et de sa poupée velpeau quand Lock s'amena.

— C'est idiot, disais-je, une égratignure comme cela qui vous paralyse.

— Y a souvent de la casse dans votre drôle de boulot, dit le cameraman.

— Ouais, c'est trop dur... Je devrais arrêter quelques jours.

— Vous venez au terrain, cette nuit ? dit Locklear, après avoir commandé un chocolat.

Je me contentai de désigner mon pied empouonné.

— Moi pas, dit le cameraman, j'ai des surexpositions à arranger au labo.

— Toi, tu ferais mieux de venir, me dit Lock.

— Pense pas, vieux. Je peux pas laisser mon

pied au vestiaire demain pour sauter du Hollenden Bridge !

Quelques heures plus tard, je ne sais pourquoi, cette petite conversation et l'insistance de Lock m'obsédaient encore. Je jetai le livre dont les mots défilaient sans intérêt sous mes yeux, et me dirigeai clopin-clopatant vers ma voiture. Le terrain était à peu près à six milles de chez moi. Au diable le bib et le repos ordonné ! Plus je pensais à Lock, plus j'appuyais sur le champignon. Enfin, à un demi-mille du terrain, je perçus très distinctement le ronronnement d'un moteur dans le ciel. Les arcs électriques faisaient danser leurs feux puissants autour du minuscule appareil, perdu là-haut à cinq mille pieds. Des flammes jaillirent des ailes : il s'agissait de pétards phosphorescents donnant l'illusion parfaite de l'incendie. Je stoppai et sortis de ma voiture pour voir le spectacle. Lock exécuta une toupie du tonnerre de Dieu et les flammes se dressèrent dans le ciel noir. Maintenant, il tombait. Trois mille pieds, deux mille, mille... il tombait toujours.

— Redresse, redresse ! hurlai-je, comme si j'avais pu me faire entendre de Locklear. Redresse, Lock, nom de nom, redresse !

Il continuait de dégringoler. Trop tard ! Je me mis à courir. Mes mains étaient moites de sueur. « Vite, redresse ! » J'avais oublié mon pied bandé. Je fis un faux pas et m'affalai, visage contre terre. Au même moment, j'entendis l'horrible craquement que peut seul produire un fuselage prenant contact à la fin d'une descente en feuille morte accélérée. Je me relevai. Le ciel

entier rougeoyait, illuminant les pâtés de maisons au loin : l'avion s'était jeté sur la nappe d'affleurement d'un puits de pétrole. Tout flam-bait, le puits, l'essence, l'appareil.

## CHAPITRE XI

Cette profession dans laquelle je m'étais emmanché par hasard, il me fallait en faire le tour. Malvern, Cornelli, Eddie Tacoma, rompus à toutes les ficelles du cirque et du music-hall, furent mes professeurs bénévoles. D'eux, j'appris à devenir un champion du saut avec filet ou dans l'eau. Vint le moment où je pus laisser tomber les trucs les moins sensationnels — et partant les moins rémunérateurs. Sauter du toit d'un taxi en marche sur celui d'un autre roulant en sens inverse, tous deux faisant du quarante à l'heure, ne m'apparut plus que comme un jeu d'enfant sachant se tenir en équilibre. L'art de digérer les chocs était bien autre chose. Se laisser tomber d'un véhicule et atterrir sur les mains et la poitrine n'était guère réjouissant. Mais cela aussi faisait partie de la catégorie des utilités. Je mon-

taï en grade et tournai des scènes pour lesquelles on emploierait aujourd'hui des truquages variés.

Pendant, les exercices du premier type n'étaient pas à la portée de tout le monde. Je me souviens d'un Indien, nommé OEil d'Argent, qui travaillait pour le compte de Ruth Roland. Il eut un jour à sauter d'un train filant à toute vapeur dans une lagune. La hauteur n'était pas terrible, terrible, mais le lagon n'était pas non plus très étendu et ses rives étaient à pic de chaque côté et formées de rocs acérés. OEil d'Argent devait calculer son élan avec la plus grande précision. Le train était parti d'assez loin pour pouvoir se lancer. On donna le signal. L'Indien était prêt à sauter, mais sous l'effet de la vitesse, la fumée était renvoyée vers lui, bouchant toute visibilité. Il laissa passer le moment et il allait falloir recommencer les préparatifs. Il sauta enfin. Ses jambes battirent l'air. Il vint s'écraser sur la rive. Un type nommé Arthur Seitz, appâté par le fric offert, voulut essayer. Je vis bien tout de suite que ce gros lourd n'y parviendrait jamais. Je me rappelais la fois où, très détendu, j'avais fait un plongeon de la hauteur de cinq étages la cigarette au bec. Bernard Durning, le réalisateur, n'en était jamais « revenu ». De celle-ci, Seitz ne revint pas non plus : saut potable, mais se terminant sur les rochers. Mauvais, ça !

Pendant le long intervalle de temps qui s'écoula entre la mort de Locklear et la résurrection du film à thème aéronautique, il se passa pas mal de choses dans ma vie. Hormis toute la gamme des plongeurs dans le feu, l'eau et je ne sais quoi, j'eus l'occasion d'avoir, avec les fauves

du studio, des rapports que je n'avais jamais rêvés aussi étroits. Il y eut aussi le saut depuis le sommet d'un gratte-ciel de treize étages : jamais filet ne me parut aussi petit, ni les hommes si différents de ce qu'ils sont ordinairement ! Une fois que je me fus jeté, j'eus bien l'impression d'avoir calculé mon saut d'une manière correcte : imaginez la surprise que j'aurais eue à l'atterrissage s'il n'en avait pas été ainsi ! Sans oublier non plus le saut de cent vingt-cinq pieds dans l'Océan Pacifique, depuis la proue d'un vaisseau de haut bord, pour le film *La Ferraille Héroïque*, mis en scène par James Cruze (1). Et quand je rentrais à la Fox, je me voyais très demandé par une ou plusieurs des quinze équipes de production qui y travaillaient.

Un saut de cinq étages dans un filet faillit mal se terminer.

On avait construit, dans un décor new-yorkais, une façade d'apparence très normale, mais, derrière portes et fenêtres, il y avait un stock de poudre noire, du vieux papier, de la pellicule voilée, tout ceci hautement inflammable, comme bien on pense. Pour compléter le menu, on avait arrosé le tout d'une bonne sauce à l'essence.

C'est sans l'enthousiasme qui m'était habituel que je me préparai. Une vieille pompe à incendie stationnait au coin de la rue. Le lieu était garni de pompiers hollywoodiens. Avec un petit peu

(1) N. D. T. — Metteur en scène dont *Beggar-on-Horseback* et surtout *Covered Wagon* (1925) sont les principales œuvres. Un souci social se fait jour dans le mélodrame.

d'imagination, on arrivait à trouver quelque ressemblance entre tout ce stuc et un coin d'East Side à New-York. Les extincteurs à mousse et les lances furent mis en position aux points stratégiques, ainsi que les caméras.

— Tout le monde hors de la zone dangereuse ! gueula le premier assistant.

— Prêt ? me demanda le réalisateur.

— Vos dernières instructions ?

— Bon... Eh bien ! dès que l'incendie sera allumé, attendez mon signal. Ne sautez qu'à ce moment. Rien à craindre. Parmi les figurants, il y a suffisamment de pompiers authentiques pourvus de leur matériel pour vaincre le sinistre.

— Assurez-vous que le filet est en bonne place, à l'écart des fils téléphoniques.

— Ne vous inquiétez pas, ils connaissent leur affaire.

Je grimpai. En même temps que moi, des accessoiristes montaient, amenant une nouvelle provision de pellicule et d'essence pour entretenir le feu. J'aurai de quoi attraper une sacrée suée ! Ça commençait à bouger, en bas, dans la rue, et les caméras se mettaient en mouvement. Soixante pieds de haut et pas la place pour se remuer...

— Allumez le feu ! cria le metteur en scène.

Quelques instants de silence. Des hommes jetèrent des brandons enflammés. Tous, y compris le réalisateur et moi-même, avions pensé que l'incendie ne gagnerait pas immédiatement l'ensemble de la construction. Mais il n'en fut pas ainsi. Il y eut une explosion et je dus reculer pour éviter les langues de feu qui défiaient le

pauvre petit matériel de nos pompiers. Je n'avais qu'un tout petit espace libre de trois pieds environ. A travers les flammes, je pus me rendre compte que les pompiers ne pouvaient supporter la chaleur dégagée, et, qu'à deux reprises, ils tentaient vainement de rapprocher le filet pour faciliter mon saut. Des femmes et des hommes poussaient des cris. Le réalisateur lui-même avait perdu son calme et hurlait sans rien pouvoir faire d'autre :

— Mettez-moi ce filet là-dessous, espèces d'idiots ! Allons, essayez, faites quelque chose !

Les flammes se frayaient un chemin jusqu'à moi. Dans un ultime effort, les pompiers arrivèrent à poser le filet presque en place. *Presque !* C'est-à-dire qu'il se trouvait exactement sous les fils téléphoniques du troisième étage. Mais enfin, cela me donnait une chance de m'en tirer. Il ne pouvait y en avoir d'autre. Rester ici dix secondes était plus risqué encore que de sauter. Je plongeai la tête la première vers la chaussée et la vis arriver sur moi à toute vitesse. En passant près de moi, je rejetai mes bras en arrière et pliai les mains. Je les attrapai une seconde, et, d'un coup de reins, je me projetai suffisamment loin pour tomber dans le filet.



## CHAPITRE XII

Me pencher sur ces premières années 20, emplies d'excitantes et dangereuses aventures, me satisfait dans la mesure où j'ai l'impression d'avoir accompli d'impossibles exploits et sans cesse progressé.

Quelques années plus tard, un trust cherchant à patronner de sensationnelles manifestations aéronautiques pour attirer l'attention sur sa marque et ses produits, je suggérai un record de vitesse transcontinental, et, pour assurer le succès, je dis la nécessité de construire un avion à train d'atterrissage escamotable. Je leur rappelai ce qu'avaient fait Alcock et Brown, en 1919, pour leur premier vol transatlantique. Mais il leur paraissait que quinze mille dollars était une trop grosse dépense. Quand je poursuivis, affirmant qu'une partie des ailes devait, elle aussi, être

escamotable, ils taxèrent mes idées de fumisteries. Elles se voient vérifiées aujourd'hui, puisque nos modernes fusées seront des tubes.

Mais à cette époque, j'étais assailli par d'autres préoccupations. Les brûlures, consécutives au saut avec filet de la maison incendiée par le film de Durning, me retenaient au lit pour trois jours. Cependant, en vertu d'engagements antérieurs, je devais aller me balader en auto sur le bord d'une falaise pour le compte de Jack Warner, faire l'homme-torpille pour celui de Brunton, et descendre le long d'une corde de vingt-cinq pieds pendant d'une carlingue pour le compte de Tom Mix.

Ce repos forcé me conduisit à quelques réflexions. A combien d'accidents mortels n'avais-je point échappé ! Maintenant, je possédai à nouveau un avion personnel, mais un seul ne me suffisait pas. Il m'en fallait un autre pour exécuter mon contrat avec Tom Mix. J'en avais donc loué un pour les besoins de la caméra, mais avant d'en posséder un second, je devrais accomplir encore pas mal d'exploits, et, comme le premier en date devait prendre place le lendemain, j'allai me coucher. J'eus des cauchemars emplis de feu et de visages horrifiés. Je revis Locklear. Je croyais devenir fou. Ah ! combien la mort m'avait semblé plus effroyablement présente en ces rêves qu'en la réalité ! Je m'étais éveillé à plusieurs reprises, criant, comme autrefois à Lock : « Redresse, redresse ! » J'étais fiévreux et trempé de sueur. Le boulot pour Tom Mix était des plus faciles pourtant : descendre le long de la corde et remonter. Je fermai à nouveau les

yeux et le plafond de ma chambre de Hollywood devint un écran. Mes années d'enfance y défilaient. La maison natale dans la prairie, à la frontière canadienne.

Pas la peine d'essayer de dormir. Je me levai et mis de nouvelles compresses sur mes brûlures. Je regardai mon pied gauche. L'orteil mis à mal antérieurement était tout bleu. Je le bandai.

Le lendemain, en arrivant au studio, je vis avec plaisir que la scène de l'homme-torpille se passerait sur l'eau : il est plus facile à un homme qui a un pied en déconfiture de plonger et de nager que de marcher. On avait construit, à cet effet, un sous-marin qui paraissait être un véritable submersible. Le cameraman et son appareil se trouvaient dans une cloche à plongeur. En attendant d'être projeté, je devais me tenir à plat ventre, bras en avant, très décontracté, dans le tube lance-torpille. Quand la pression serait suffisante, le tube s'ouvrirait automatiquement et hop ! le tour serait joué ! Le réalisateur me donna des boules Quies pour mes narines et mes oreilles et on rassembla l'équipe.

Maintenant, me reportant en arrière, je ne vois pourquoi, au lieu d'une doublure, on n'a pas employé un mannequin. En poussant à fond, je comprends très bien le point de vue du producteur : la fabrication d'un mannequin résistant à la pression aurait coûté beaucoup plus cher que le cachet de la doublure. L'effet obtenu, lui, aurait été aussi bon.

Au signal, je me glissai dans le tube. J'étais le mannequin. Je n'avais qu'à attendre. J'étais dans le noir le plus complet. Des voix confuses

me parvenaient. On mit la pression. J'eus l'impression d'avoir reçu un coup. Il me semblait qu'un magicien voulait réduire ma taille de moitié. Je comprends très bien maintenant ce qui se passe dans un citron que l'on met dans un presse-citron. Je voulus respirer, diminuer la tension de mes muscles. Je respirai un peu. Les secondes me semblèrent durer des heures et je comptai mentalement, mais tout dansait dans ma tête. Qu'est-ce qu'ils attendaient, là-haut ?

Là-haut, le chef accessoiriste annonçait que la pression avait bloqué les deux issues du tube :

— Avec une lampe à souder, dit-il, nous aurons vite fait de faire un trou dans le tube et de diminuer ainsi la pression pour dégager le gars qui est là dedans.

On me retira évanoui.

### CHAPITRE XIII

Je ne saurais compter tous les risques que j'affrontais au cours de ces quelques années, mais ce que je sais bien, c'est que je ne suis pas près d'oublier le très simple exercice qui consiste à descendre le long d'une corde et à y grimper ensuite.

Cet exercice de haut vol, je le devais accomplir pour un film intitulé *En plein Ciel*, dont Tom Mix était la vedette. Descendre, remonter sous l'œil de la caméra, cela n'avait pas l'air bien compliqué. Cependant, une corde n'est pas aussi pratique qu'une échelle de corde qui permet de reposer alternativement les bras et les jambes et aussi de grimper en tournant le dos à la direction dans laquelle va l'avion, c'est-à-dire de ne pas avoir le vent contre soi. Une corde à nœuds, ce n'est pas du tout le même tabac. Bras et jambes

ne peuvent pas s'arrêter et je vous prie de croire que ça finit par tirer drôlement dans les muscles. Si vous en doutez, essayez donc un peu de grimper et de descendre le long d'une corde de six mètres avec un vent de cinquante kilomètres-heure, et surtout n'oubliez pas qu'il faut sortir de la carlingue et y rentrer !

Le pilote était Bud Creeth, qui avait descendu pas mal d'ennemis pendant la Mondiale n° 1, avait été décoré et n'avait pas cessé de voler depuis. Je le tenais pour un des meilleurs pilotes qui soient, et, d'ailleurs, j'avais souvent travaillé avec lui pour des exercices de ce genre. Quand nous fûmes à cinq cents pieds du sol, il me fit signe d'y aller. En bas, les caméras étaient en position. Je quittai mon siège. Lentement, je descendis le long de la corde. Quand je fus à l'extrémité, le vent m'y balança dans toutes les directions. Il y avait aussi une chose que nous n'avions pas prise en considération et dont une échelle de corde m'eût plus ou moins protégé : la force centrifuge. Enfin, d'en bas, on me fit signe que je pouvais remonter. Ce n'était vraiment pas commode. Après quoi, une fois que nous eûmes atterri, on rechargea les caméras et on nous pria de recommencer. Le chef opérateur n'était pas satisfait de la prise de vue. Je râlai un peu, puis finis par accepter de recommencer. Tout en redescendant, je pensais que j'avais eu tort. Suivant le programme, je fis des signes une fois arrivé au bas de la corde. Mon bras, comme un gouvernail de profondeur, me faisait m'incliner à chaque geste. Le vertige serait mortel. J'essayai de m'intéresser au paysage. Il n'était

pas extraordinaire. Je n'étais pas attaché. Le cameraman semblait m'avoir oublié. J'en étais à mon troisième essai en un quart d'heure. Au diable le cameraman, le film et les ordres : je remontai vers la carlingue. Je n'allais pas vite et je me débattais contre la fatigue. Je jetai un coup d'œil vers le cameraman. Il tournait toujours sa manivelle. Comprenant que j'étais en difficulté, il ne voulait rien perdre de ce qui se passerait au cas où je me casserais la gueule.

J'atteignis enfin le dessous du fuselage et ce fut là que l'air me frappa le plus violemment. J'avais l'impression que mes muscles, mes épaules, allaient se briser. Pouce par pouce, je m'approchais de l'ouverture. Je parvins à agripper le bord du poste de pilotage. C'est alors que je fus saisi de peur : je m'étais accroché et chaque tentative pour continuer mon ascension sur le fuselage était vaine, puisque cela me retenait, me tirait en arrière. Je jetai un coup d'œil vers l'habitacle, à la fois si proche et si désespérément lointain. Je regardai aussi le sol. Burgess était mort de cette manière à l'aérodrome de Rodger, fatigué, trop fatigué. D'une main, je débouclai le ceinturon qui me retenait. Il fut emporté dans le vent et mes deux mains s'accrochèrent désespérément à l'habitacle... Creeth avait vu la scène et compris. Essayant de me sauver sans lâcher ses commandes, il dressa sa haute taille — il faisait plus d'un mètre quatre-vingt-cinq — et, maîtrisant des genoux son manche à balai, me tendit les bras et me tira. Faible, je m'assis. Ma tête était vide. Je ne sais s'il en était de même pour Bud ; en tout cas, il ne me parla jamais de cet incident.

Remis de cette émotion, je dus travailler pendant pas mal de temps avec tout le Bottin Mondain de la jungle : éléphants, lions, rhinocéros, etc... La dompteuse ne parvint pas à me convaincre de l'amabilité de ses léopards : l'un d'eux, en dépit de mes amabilités et d'un morceau de viande, ayant paisiblement dévoré ma veste. Le dompteur de crocodiles, qui n'avait plus qu'un bras, ne parvint pas, lui non plus, à me familiariser avec ses pensionnaires. Ce dernier m'avait enseigné la manière de me conduire poliment avec les alligators en leur empêchant d'ouvrir la mâchoire. Un jour, après une scène, bien qu'elle fût finie, le crocodile prétendait continuer à jouer au chat et à la souris avec moi. Je ne l'entendais pas de cette oreille et je fus, à mon grand regret, amené à lui donner un fameux coup de couteau dans l'œil et de là dans la cervelle. Je me souviens aussi de Curly Stecker, dompteur attaché depuis longtemps à l'Universal (1), qui avait pour ennemi personnel une matrone chimpanzé qui, au contraire, semblait m'aimer beaucoup. Un jour, elle eut le plaisir de le mordre. En revanche, il lui dégringola une bonne demi-douzaine de dents. Elle avait fait ceci parce qu'elle était jalouse et n'aimait pas qu'il me parlât. Après cette aventure, je lui apportai des bananes et écoutai patiemment ses déclarations d'amour. Elle avait des manières si expressives que je fusse volontiers devenu traducteur

(1) N. D. T. — L'Universal est, avec la Metro-Goldwyn-Mayer, la R.K.O. et la Fox, une des grandes compagnies-consortiums de production cinématographique.

de singe. Le même Curly avait un autre ennemi, Charley, un vieil éléphant. Celui-ci ayant un jour commis quelques excentricités, Curly lui avait tiré un coup de revolver en plein front. Naturellement, cela avait fait à peu près autant d'effet qu'une piqûre de moustique, mais depuis l'animal était devenu quelque peu cinglé. Bien des années après, l'éléphant et le dompteur travaillaient tous deux pour le compte de la First National (1), mais non pour le même directeur de production, et tous deux ignoraient ce voisinage. L'éléphant aperçut le premier son vieil ennemi, un jour, et fonça droit sur lui. Quand l'autre s'en rendit compte, il était trop tard... L'animal enroula sa trompe autour de la taille de son ex-dompteur, le jeta à terre, et, froidement, se mit à genoux sur lui et le réduisit en chair à pâté.

Quant à la guenon, ce fut dans ma vie à moi qu'elle joua un rôle important.

Une partie de la distribution de *La Rose d'Irlande* devait venir nous voir jouer, McCullough et moi, une scène dans la piscine tropicale. Celle-ci était en principe remplie de toutes les bêtes féroces imaginables, y compris l'horrible mauvais coucheur nommé hippopotame que l'on nous avait prié de ne pas exciter. Circulant parmi les électriciens et les dompteurs qui échangeaient des mots doux, nos visiteurs inspectèrent soigneusement tout. Nous n'attendions pas une délégation de la Société Protectrice des Animaux.

(1) La First National a disparu.

Tout à coup, alors que debout sur la rive je cherchai à savoir où avait plongé l'hippopotame pour pouvoir tourner le plan suivant, quelqu'un me toucha le bras. Je me retournai et vis une énorme bonne femme qui me lançait un coup d'œil féroce à travers son face-à-main. Elle m'examinait de la tête aux pieds, comme si j'avais été un veau à cinq pattes. Ce fut le moment que choisit l'hippopotame pour mettre le nez hors de l'eau à moins de cinq mètres et pour bâiller comme seul un hippo peut bâiller. Le face-à-main chut et la bonne femme, poussant un cri de terreur, m'agrippa à pleins bras. Tout occupé à contempler la mâchoire de la vedette amphibie, je fus surpris et dus lutter pour respirer et me dégager. Ma guenon estima qu'elle me devait venir en aide. Elle arracha un bout de planche et le lança violemment. Cela siffla et, lors de l'entrée en contact de la planche et du redoutable postérieur de la bonne femme, cela claqua. L'honorable personne, bras au ciel, piqua une tête dans le jus. La guenon battit des mains, les lions rugirent, les éléphants barrèrent. De toutes les cages provenait une sérénade formidable. L'hippopotame en prit peur, plongea et disparut. Quand on eut repêché l'honorable délégué, on trouva la guenon savourant la poudre de riz et, une pochette parfumée sur la poitrine, se contemplant dans la glace du sac à main.

Il n'y avait que les caméras qui n'avaient pas profité de la séance, les cameramen étant trop occupés à se payer la tête de la bonne femme.

Désormais, les délégations de ce genre s'abstiennent de venir nous raser.

Mais ce fut ce jour-là que je rencontrai celle qui devait devenir ma chère Rampante, qui fait partie elle aussi de la troupe de *La Rose d'Irlande*.

#### CHAPITRE XIV

Avec deux avions, je me croyais tiré d'affaire. Las ! un matin, mon mécano, Ralph, vint au terrain avant moi et voulut offrir un tour à sa fiancée. Quand j'arrivai, il ne restait plus que des débris de mon avion. Il me fallait donc continuer encore pendant un an à faire des trucs idiots avant de pouvoir en racheter un.

Le lendemain, mon seul avion en état fut amené sur la piste de départ avec un lit d'une personne fixé sur le plan supérieur. Le scénario du film exigeait que je rêve et que, m'éveillant en sursaut en plein milieu de mon cauchemar, je m'aperçoive que j'étais transporté sur les ailes d'un avion. Du point de vue du spectateur, ce serait sans aucun doute une scène parfaitement comique, mais, du nôtre, elle pouvait être tragique. Bach, le pilote, d'abord, n'allait pas

s'amuser avec les commandes : le poids supplémentaire du lit ne lui faciliterait pas la besogne ; quant à moi, il faudrait que je sois solidement attaché, sinon le courant d'air produit par l'hélice aurait vite fait de me jeter bas depuis mille mètres d'altitude. Ce jour-là, le numéro prit fin assez rapidement : le souffle de l'hélice me projeta dans la carlingue aux côtés du pilote, et, au passage, un hauban m'ouvrit littéralement le nez en deux.

Le lendemain, Bach n'étant pas libre, je pris mon vieux copain Arthur Gœbel comme pilote. Le pyjama aussi fut changé : cette fois, on m'en donna un de pure soie. A l'altitude voulue, Gœbel me fit signe : à nos côtés, l'appareil qui portait l'opérateur était prêt. Je sortis de la carlingue et gravis l'aile en direction du lit. C'est alors que mes malheurs commencèrent. Un bouton de la veste de pyjama se détacha. Je dus plier mon bras pour qu'elle ne fût point emportée. Ensuite, une des jambes du pantalon se fendit. Je vous déconseille vivement le port d'un pyjama de soie pour vous balader sur les ailes d'un avion. Je me baissai pour arracher le morceau qui flottait au vent comme une bannière. La veste choisit le moment pour se séparer en deux au milieu du dos. En moins d'une minute, je n'eus plus qu'une poignée de chiffons en main. Le vent emporta mon caleçon. A mille mètres au-dessus d'une ville d'un million d'habitants, je n'avais même pas une feuille de vigne !

Malgré cela, comme pas mal d'autres, le film fut quand même mené à bonne fin, et, sans désespérer, je signai pour tourner un scénario

de Rex Beach sous la direction de George Archinbaud.

On avait édifié un décor qui représentait un bal populaire de l'Alaska au temps de la ruée vers l'or. Suivant la tradition, il s'y trouvait, à égale distance du plafond et du rez-de-chaussée, un balcon bordé par une balustrade à claire-voie. Ce balcon se trouvait ainsi à six mètres du sol et il était partagé en deux parties, un escalier menant à chacune d'elles. A mi-chemin, chacun de ces escaliers était interrompu par un palier. Comme de bien entendu, on servait des boissons et, au cours d'une bagarre, on devait renverser les tables et les bouteilles. Une allumette imprudemment jetée et hop ! toute la baraque prenait feu, y compris moi. Ensuite, je devais me précipiter au balcon et une fois là-haut, après un instant d'hésitation, désespéré, me jeter dans le vide.

Je craignais ce sinistre trop bien préparé ; cette crainte qui s'était insidieusement glissée en moi, je ne pouvais m'en débarrasser l'esprit. Mon cœur battait plus vite que de coutume quand je revêtis mon costume humecté d'essence et d'alcool.

— Prêt, dis-je.

— Moteur ! cria le réalisateur.

Les caméras se mirent en route et les figurants aussi. Bientôt, ce fut la bagarre.

— Mettez le feu à ses vêtements, dit le réalisateur.

C'était un mauvais moment à passer. J'eus l'impression que mieux valait faire ma prière. A bonne distance, le chef accessoiriste jeta un



brandon vers moi. Je devins une torche humaine. Il y avait quelque chose qui ne gazait pas : les flammes s'élevaient à deux mètres cinquante au-dessus de moi. Cela n'était pas prévu au programme. Mais, sur le moment, ce n'est pas à cela que je pensais : j'avais les foies et je pensais que j'allais brûler vif — la mort la plus terrible pour un être vivant. Complètement enveloppé par les flammes, je me précipitai vers le balcon. Je n'en jurerais pas, mais j'ai bien l'impression que, en proie à cette terrible chaleur qui me desséchait les poumons, j'appelai au secours. Je me sentais roussir, les flammes me mordaient. Quelle mort de cauchemar ! Ma propre odeur de brûlé me portait au cœur. En écrivant ceci, je la sens à nouveau. L'odeur d'un cochon rôti sans être buclé me rappelle cette odeur. Je sautai. J'atterris sur une chaise et la brisai. Vivement redressé, je courus pour ne pas respirer la fumée et les flammes. Je portai instinctivement mes bras vers mon visage, comme les types que j'avais vu flamber à la guerre. Gordon Hollingshead, le premier assistant, se précipite sur moi. Je lui dois sans doute la vie. Il m'enroule dans une couverture. Il avait beau la serrer pour étouffer le feu, celui-ci ne disparaissait aux alentours de ma tête que pour renaître à mes pieds. Ainsi, pendant deux minutes qui me semblèrent durer des siècles, je fus la proie du feu. Puis je m'évanouis, pas pour longtemps. Quand je repris conscience, on déroulait les couvertures. Mon corps sentait la chair humaine grillée, les couvertures sentaient la chair humaine grillée, le plateau tout entier était plein de cette odeur. Je me levai et, avec

l'aide du toujours présent docteur Dickey, je me rendis dans ma loge.

— Eh bien ! vous savez ce que c'est que de brûler vif, maintenant, me dit-il, vous en avez fait l'expérience !

Sans le docteur Dickey, je ne ferais plus partie depuis longtemps du monde des vivants ; car pour payer une petite partie du prix du prochain avion que j'achèterais, je venais de faire brûler un tiers de mon corps. En certains endroits, les brûlures avaient plus d'un centimètre de profondeur. J'avais perdu dans l'aventure près de mille centimètres carrés de mon épiderme.

## CHAPITRE XV

Me condamnant à de longues journées d'hôpital, cet accident me donna l'occasion de passer en revue mon passé récent et d'en tirer la leçon qui s'imposait.

Je n'étais pas un casse-cou. Je n'aime pas ce mot. Un casse-cou n'a jamais peur de rien, ce qui à mon sens ne dénote pas un être particulièrement sensé. A dire la vérité, au cours de chacun des exercices risqués qu'il m'avait fallu accomplir, j'avais éprouvé la peur. Elle ne m'avait pas dominé, mais enfin c'était du pareil au même.

Pour mon goût personnel, je préférerais les numéros où le savoir-faire était plus important que le risque. Dans le dernier que j'avais accompli, le risque était par trop supérieur aux qualités techniques exigées : c'est pourquoi je me trou-

vais à l'hôpital. Il était donc sage de décider de m'en tenir aux exercices dans lesquels l'avion prenait part.

J'en étais là de mes réflexions, quand le docteur entra, défit les bandages qui entouraient mes bras, mon dos, ma poitrine. La peau nouvellement greffée — les greffes avaient été prises sur une douzaine de camarades du studio qui s'étaient bénévolement offerts — semblait prendre. On me fit savoir que tout irait pour moi aussi bien qu'auparavant, si ce n'est que je ne pourrais plus jamais lever les bras au-dessus de ma tête : j'avais bien de la chance, paraît-il, de pouvoir encore les mouvoir jusqu'à l'horizontale.

Ainsi, je ne devais plus songer à jamais me balader sur les ailes d'un avion ou passer d'un zinc à l'autre. Tout ça, bernique ! Je pourrais tout juste piloter en droite ligne et, si le hasard s'en présentait, m'essayer aux écrasements au sol préparés à l'avance. Ainsi, de l'aviation de meeting aux abracadabrants exercices hollywoodiens, je m'étais pendant des années cassé le tronc, pour en arriver là, c'était un peu fort !... Pour me calmer, le docteur m'expliqua longuement que la capacité de récupération de mon corps était à bout de course. J'avais perdu de la chair, des muscles, et cela ne pouvait être remplacé — particulièrement sous les bras, où les flammes s'étaient taillé une sérieuse part de bifteck.

Il partit et l'infirmière vint m'avertir que quelqu'un demandait à me voir. Je ne voulais voir personne. Je n'avais pas la force de mentir, de rire, de dire que je pourrais encore faire

quelque chose demain, puisque le médecin venait, sans s'en rendre compte, de prononcer ma condamnation.

A ma grande surprise, je vis entrer Tom Mix.

Tom était un de mes meilleurs amis. Dans la vie comme dans les films, il se donnait à plein à tout ce qu'il faisait : il vivait aussi réellement dans l'une que dans les autres. Sauf par moi, il ne s'était jamais fait doubler par personne et encore mon travail ne l'avait-il pas toujours satisfait. C'était par lui que j'avais vu de mes yeux accomplir les numéros les plus sensationnels qui se puissent.

Il avait un sacré coup de fusil et ma confiance en lui était telle que, à plusieurs reprises, je voulais bien qu'il tirât dans ma direction. Il aimait bien viser sur moi, car je ne bronchais pas. Il lui était arrivé de toucher une allumette que je tenais entre les dents ou de sectionner un de mes cheveux. Pour accomplir de pareils tours de force, il ne se croyait pas obligé de tenir normalement son arme ; qu'il la mit entre ses jambes ou qu'il visât par-dessus son épaule à l'aide d'un miroir, il avait toujours autant d'aisance.

Ce jour-là, à l'hôpital, il essaya de rire, de plaisanter, mais Tom n'était pas un type particulièrement rigolo. Embarrassé, il fit quelques pas et alluma une cigarette pour moi. Que Tom allumât une cigarette pour quelqu'un, c'était un événement considérable, car il détestait l'odeur du tabac. Il n'avait jamais accepté de fumer dans une scène quelconque de l'un de ses films, même pas de tenir une cigarette à la main ; il

ne voulait pas, disait-il, donner le mauvais exemple aux gosses.

Je savais qu'il avait dû discuter le coup avec les médecins, insister auprès d'eux pour que l'on fasse le maximum pour moi, qu'il savait mon état. Aussi ne m'attendais-je pas à voir se continuer sa sympathie pour moi, puisque mon état de santé mettait en cause ses projets cinématographiques. Il n'osa pas me parler de mon état, ni m'interroger sur la date où je comptais reprendre le travail. Il connaissait par avance les réponses. Quand il se fut levé, parvenu à la porte, il se retourna.

— J'ai acheté au studio un zinc dont je ne sais pas que faire. Je ne sais même pas s'il marche. Je l'ai acheté parce qu'il portait les mêmes initiales que moi. T'as déjà entendu parler d'un... d'un Thomas Morse Scout ?

— Bien sûr. C'est un chouette petit appareil.

— Bientôt, quand tu pourras te lever, vas-y donc voir. Si tu peux le mettre d'aplomb, il est à toi.

Il allait partir, mais revint encore une fois sur ses pas.

— Oh ! j'oubliais, Ben va s'en occuper, je crois. Ainsi, il sera au point plus vite et tu pourras aller te balader avec dès ta sortie de l'hosto.

Je devais apprendre plus tard que Tom s'était rendu personnellement à San-Diego, avec Ben, son mécano, et qu'il y avait choisi le meilleur avion. Il l'avait fait amener à Los Angeles par chemin de fer, de façon qu'il arrivât le jour même de ma sortie de l'hôpital.

Ma sortie de l'hôpital ! Le cadeau de Tom me

ragaillardissait soudain. Un hôpital, c'est un lieu tout juste bon pour y naître ou y mourir. Je n'allais pas demeurer ici plus longtemps. Aussitôt dit, aussitôt fait. Au diable les toubibs et les infirmières ! M'habiller, sortir, trouver un taxi. Adieu, docteur. Ni vu, ni connu.

Une fois chez moi, je me précipitai vers la salle de bains. La glace me révéla les ravages du feu. Je retirai ma chemise et j'examinai l'état de mes aisselles. Tout semblait normal. Si cela continuait, rien ne m'empêcherait de m'en servir normalement et de les élever au-dessus de ma tête, si cela me chantait. Le seul empêchement, c'était cette cicatrice palmée dont m'avait parlé le docteur Dickey. Je levai le bras, pris une lame de rasoir et la coupai. Hop ! mon bras était aussi libre qu'il l'avait jamais été. Je me fis un bandage rapide, car le sang coulait, et je courus chez le docteur. Il écouta patiemment le récit que je lui fis : j'avais essayé de lever les bras et, crac ! la cicatrice avait pété. Il examina les plaies, les pansa. C'était tout ce qu'il pouvait faire. Ainsi, grâce à une expérience personnelle osée et aux soins attentifs de Dickey, j'avais retrouvé le complet usage de mes bras.

Cependant, je ne devais pas compter reprendre du travail avant un certain temps. J'allai donc essayer le T.M.S. offert par Tom Mix. Ce petit appareil à une seule place, équipé d'un moteur Gnome, avait une conduite très souple et pouvait parfaitement convenir pour exécuter des exercices très variés. Tom était réjoui du fait que l'on pût voir de loin sur les ailes et la coque, répétés, d'immenses T.M.

J'avais exposé à plusieurs techniciens ma manière de voir quand aux nouveaux trucs que l'on pourrait ajouter dans les films pour mettre à zéro les tripes sensibles des spectateurs. Je finis par convaincre M. Waldon, un directeur de production. Quand il me décrivit ce qu'il voulait, je sus que ma chance était venue. C'était la plus simple des manœuvres, en dépit des apparences : il fallait qu'un avion heurte un remblais, arrache son train d'atterrissage et aille finir sur le nez à deux pas de la camera.

Ils avaient déjà essayé, depuis la mort de Locklear, de travailler avec des maquettes. Cela ne leur coûtait que trois cents dollars, ne bouillait pas d'appareil, ne risquait pas la vie d'un pilote, mais le résultat sentait le truquage. Aussi M. Waldon hésitait-il encore à me charger de ce travail. Son principal souci était le danger que j'allais courir.

— Ne vous inquiétez pas, lui dis-je. De toute manière, j'ai l'intention de faire un exercice de ce genre. Vous n'aurez qu'à le filmer.

Si je parvenais à retomber sur mes pieds, les réparations ne coûteraient pas la moitié des fameux trois cents dollars ; au cas contraire, l'avion serait complètement foutu. Avec un appareil de ce type, j'étais à peu près certain de me retrouver sur mes pattes. Il fallut encore persuader les cameramen qui doutaient de mon savoir-faire en ce qui concernait le déplacement de l'appareil où et quand ils voulaient. Le contrat signé, je commençai à mettre l'affaire en branle. Dès le début, je voulais établir un plan qui pût être utilisé pour tous les accidents sur

mesure dont le cinéma pourrait avoir besoin ultérieurement. Mon plan comprenait trois parties absolument essentielles. *Primo*, une équipe de secours munie de tout le matériel nécessaire pour me tirer des débris de l'appareil au cas où je serais blessé ; *secundo*, une équipe de pompiers ayant subi un entraînement spécial ; *tertio*, un service d'ordre *ad hoc*, destiné à empêcher d'approcher les gens trop zélés qui risqueraient de me faire passer de vie à trépas en me portant secours maladroitement, et ces gens-là, d'autre part, risqueraient de boucher le champ de la prise de vue. Naturellement, j'exigeai que l'équipe de secours eût à sa disposition une ambulance portant à son bord un médecin et une infirmière. L'ensemble serait dirigé par un type qui ne pourrait recevoir d'ordres de personne d'autre que moi.

Au premier abord, cela peut sembler compliqué, mais les faits prouvèrent que cette organisation méthodique était efficace.

Tout était prêt. Je pris le départ. Quand le talus s'approcha, je piquai. Comme prévu, le train d'atterrissage fut emporté. Une seconde. Deux secondes. C'était le moment de piquer du nez. Je coupai l'allumage et j'inclinai l'appareil. Il toucha le sol au niveau du radiateur. Des débris voltigèrent dans toutes les directions. La chose la plus importante, c'était que la queue s'élevât. Ce qu'elle fit. Donc, tout allait bien. L'avion finirait vraiment sur le nez. Mais je commençai à craindre quand je me rendis compte qu'il continuait à se dresser. Il atteignait la verticale. Je tentai de manœuvrer le gouvernail de

profondeur. Il allait capoter. Non, il ne capoterait pas. Une seconde, il se balançait. Capotera, capotera pas ? Soudain, hop ! je me trouvais cul par-dessus tête. La chose se produisit avec une si soudaine violence, que ma ceinture de sécurité se rompit. Je fus projeté hors de la carlingue. En rampant, comme d'habitude, je m'échappai des débris du naufrage. L'avion était en miettes. L'hélice était brisée, le radiateur s'était écrasé contre le moteur, la carlingue en accordéon, les ailes tordues, et il ne restait rien de la queue. C'était un accident parfait. Trop parfait. Parfait au delà de toutes espérances. En échange d'un avion, il ne me restait que la satisfaction d'un bel accident préparé à l'avance, un cachet de trois cents dollars et quelques pièces détachées plus ou moins inutilisables.

Dans les semaines qui suivirent, à part quelques vols en ligne droite, je ne trouvai pour ainsi dire rien à faire ; aussi décidai-je de me mêler de politique. C'est ainsi que je fus le premier à participer à une campagne électorale par voie aérienne. D'énormes portraits du candidat qui m'avait embauché étaient peints de chaque côté du fuselage. J'offrais une balade gratuite en avion aux gens, de manière à les incliner à voter pour mon patron. Comme si le moteur et le sifflement des haubans ne suffisaient pas, on avait adapté sur l'appareil deux sirènes de police. Je parcourus ainsi toute la région. Les gens sortaient des maisons avec affolement pour voir où il y avait le feu, ou s'il y avait eu quelque part une bagarre avec des morts.

A vrai dire, cela ne m'emballait pas beaucoup

de me trimbaler en avion au-dessus d'un district particulièrement peuplé où il n'était pas commode d'atterrir. Je n'avais guère confiance en les moteurs de l'époque — et je n'avais pas tort.

C'était en vain, alors, que certains de nous faisaient appel aux autorités locales et fédérales. Invariablement, on nous répondait : « Débrouillez-vous. Il n'y a pas de loi pour régler la circulation aérienne. »

Parfois, tout n'allait pas comme sur des roulettes. Un jour, mon bonhomme, possédé de la furie de se faire élire, fit monter avec moi un agent de police : il s'agissait de lancer des tracts sur le centre des affaires, le cœur de Los Angeles au point de vue politique. L'officier de police se cala comme il put à l'avant de la carlingue avec son paquet de cinq mille tracts et nous tournâmes en rond au-dessus du centre des affaires, au-dessus de l'hôtel de ville, à nouveau au-dessus du centre des affaires, à nouveau au-dessus de l'hôtel de ville. J'en avais marre de tourner là-haut, survolant un coin où, en cas de nécessité, il m'aurait fallu atterrir en plein dans la foule.

— Allez-y, balancez vos papelards, dis-je au flic.

Il oublia simplement de défaire les cordes et il jeta les paquets de tracts tels quels. Nous le sûmes plus tard. Brisant une verrière sur son passage, un des paquets avait atterri sur le pupitre d'un juge qui somnolait en écoutant la défense d'un type accusé d'avoir troublé la paix publique. La Cour se retira et le jugement fut remis à huitaine.

Là-dessus, le candidat décida de procéder lui-même au lancer de ses tracts. Comme premier objectif, il choisit le terrain de base-ball. Nous le survolâmes un dimanche. Les gradins étaient pleins à craquer. C'était par un chaud après-midi ensoleillé comme on n'en voit guère qu'en Californie. Nous tournâmes au-dessus du terrain, les sirènes mugirent et, à mon signe, il lâcha peu à peu ses dix mille tracts. Nous pouvions voir les équipes évoluer au-dessous de nous. Le nuage de tracts descendait lentement. Ils allaient tomber juste sur les tribunes, autant que nous puissions juger de leur direction de la hauteur où nous nous trouvions. Mais, décidément, mon candidat jouait de malchance. Tout à coup, nous vîmes les équipes se précipiter.

Après l'atterrissage, nous sûmes ce qui s'était passé. Une partie très serrée se déroulait et la foule suivait les marques avec le plus grand intérêt. La balle venait d'être lancée très haut et les joueurs s'étaient précipités pour la bloquer ; c'est à ce moment qu'ils avaient été submergés par une pluie de tracts. Ce que nous avions vu, c'était un rush vers l'arbitre.

Naturellement, mon candidat ne fut pas élu.

## CHAPITRE XVI

Mon premier cassage de bois organisé ne fit pas que me coûter un avion : il me condamna aussi à ce boulot pour de nombreux mois. Ça fit un sacré boum de voir à l'écran l'écrasement d'un appareil. C'était un nouveau piment qui avait de quoi exciter nos scénaristes. Ils se triturèrent salement les méninges de la cave au grenier. Ils finirent par accoucher de ce sensationnel oracle : il y avait une limite qu'avion et pilote ne pouvaient dépasser, si ce dernier avait la prétention de ne pas y laisser sa peau.

Pendant qu'ils mettaient la dernière virgule à des scripts cousus main à mon intention, je me préparais à voir les sacrées histoires jaillies de leur cerveau fertile mettre à rude épreuve ma

technique. Dès le début, je me rendis bien compte que, quel que soit le nombre de cassages de bois que je réussisse sans m'esquinter, il suffirait d'en louper un pour que les gens bien intentionnés vinssent me souffler au nez : « Hein ! mon vieux, vous voyez bien, je vous avais prévenu, n'est-ce pas ? »

En effet, nombre de choses que j'avais pu apprendre par moi-même étaient alors considérées comme provenant des sommets nuageux de la théorie. Je ne pouvais parvenir à persuader les plus remarquables parmi les gens qui s'occupaient d'aviation qu'il était de première importance de traduire ces données dans la pratique. Pendant des années encore, mon travail allait être taxé d'attraction épate-populo et moi-même uniquement considéré comme un casse-cou. Cependant, j'étais intimement persuadé que chaque pilote devait se livrer à des exercices lui permettant de faire face à tous les hasards. J'en suis toujours aussi certain.

Je parvenais ainsi à l'ultime chapitre des acrobaties. Il s'en faillit d'un poil qu'un vulgaire passage d'un avion à un autre en plein vol ne mit, lui, le point final à ma vie comme à ma carrière.

Je devais me laisser tomber de l'avion conduit par Goebel sur celui de Clarke au moment où il passerait juste en dessous, ceci pour un bidule cinématographique intitulé *Le Grand Large des cieux*. L'exercice en question exigeait une parfaite coordination de mouvements entre nous tous. Tomick, le pilote du troisième avion, où se trouvait l'opérateur, venait de se placer comme

il le fallait, légèrement en avant des deux autres. Le cameraman s'était mis en position à l'arrière de l'habitacle, prêt à mettre en route son moulin à café. Moi, j'étais en position sur le rebord de l'aile, tout à l'une de ses extrémités. Un trapèze était disposé sous l'aile et une minute après, tête en bas, jambes pliées aux genoux, j'y faisais le cochon pendu. Bras tendus, j'attendais que Clarke ramène sa bécane dans le quartier. Tomick se rapprochait, Clarke montait. Les hélices et les pointes d'ailes ne passaient pas très loin de moi. Qu'ils se grouillent, je commençais à en avoir plein les pattes. Ma position renversée me faisait monter le sang à la tête et le vent, qui faisait bouffer ma chemise, n'allait pas tarder à la déchirer et à m'envoyer les pans dans l'œil. Clarke prenait position à quelques pieds sous moi, légèrement en arrière de mon avion, car le vent allait me déporter. La formation était enfin parfaite.

Les trois avions se touchaient presque. C'était le moment d'essayer le coup. Dépliant les jambes, je me laissai tomber vers l'aile de Clarke. A peine deux ou trois mètres à parcourir, à moins que je me sois fichu dedans en calculant mon saut ; auquel cas, la terre m'attendait paisiblement huit cents mètres plus bas. Mais je ne pensais pas au sol, réservant de telles pensées aux nuits blanches. J'étais tout entier concentré sur mon but : saisir l'aile de Clarke. Je tombais et, en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, je me rendis compte que je m'étais gouré. Peut-être le fait que mes vêtements s'étaient mis à jouer à flotte petit bateau dans le grand vent



du large (*Le Large des Cieux*, tu penses !), peut-être cela m'avait-il poussé à sauter plus tôt. Ou bien mon estimation avait été faussée à cause de ma station renversée trop prolongée. Ou bien un des avions avait changé insensiblement sa route ou sa vitesse, l'augmentant ou la diminuant. Enfin, pour quelque raison que ce soit, au lieu de dégringoler à une main de l'avant de l'aile de Clarke, j'allais passer à une bonne quarantaine de centimètres. Il y avait trop peu de distance pour qu'il me fût possible, d'un coup de reins, de me rejeter en arrière. Clarke n'aurait pas le réflexe de forcer la vitesse. D'où il était assis, il n'avait pu se rendre compte de mon erreur que s'il m'avait regardé au moment du saut ; maintenant que j'approchais de son aile, il pouvait avoir l'impression que j'allais y atterrir normalement. Quant à frapper à son carreau pour qu'il vienne me cueillir à l'étage en dessous du grand ciel bleu, va te faire voir !

A tout hasard, je lançai mon bras en avant ; à tout hasard, c'est-à-dire en visant les haubans. M'étais-je trompé cette fois encore et me fallait-il terminer mes jours dans le carré de choux d'un gars du pays ? Non, deux doigts s'accrochèrent, puis la main entière. Je fis un rétablissement. Les doigts tinrent bon. Je me trouvais à l'avant de l'aile inférieure du biplan de Clarke. Une minute pour me remettre et, hop ! boulot, boulot ! je grimpai sur le plan supérieur afin de terminer le numéro qu'exigeait le film. Une fois entré dans la carlingue de Clarke, je regardai ma main : les doigts étaient profondément entaillés jusqu'à l'os. Heureusement que j'avais

aussitôt fait le rétablissement et mis le pied sur l'aile, sinon, une minute plus tard, sous mon poids, les haubans auraient achevé de les couper et je continuais ma chute vers le sol. C'est une des fois où j'ai eu le plus chaud.

## CHAPITRE XVII

Bon, maintenant, j'étais débarrassé du genre mineur ; j'avais les mains libres pour prouver qu'on pouvait encore améliorer les accidents prémédités et que ce que j'avais fait n'était littéralement rien en comparaison de ce que je pouvais faire et de ce que, à mon sens, n'importe quel autre gars un peu versé dans l'art et la manière d'accommoder les commandes d'un avion pouvait faire.

Cependant, longtemps encore, je demeurai persuadé que je ne pourrais aller ainsi de cassage de bois en cassage de bois en m'en tirant sans la moindre égratignure. Il faudrait bien que je finisse par me casser la gueule une bonne fois pour toutes. Plus j'allais vite lors de ces amusettes, plus le choc était dur et plus grand le danger encouru.

Il me fallut doubler Tom Mix pour des scènes du *Brigand de la forêt*, scènes tout spécialement écrites à mon intention. Ça commençait par un facile passage du dos d'un cheval jusque dans la carlingue d'un avion, mais la suite était une autre paire de manches : il fallait dégringoler dans une grange et ne pas casser l'avion, pas même faire sauter un millimètre de longeron. Je présidai moi-même au choix des matériaux, au plan et à la construction du bâtiment. D'abord, ses dimensions devaient permettre largement l'entrée de l'avion tout entier ; les parois seraient d'un bois cassant plutôt que se déchirant en longues échiffes ; le fond serait constitué de madriers sciés à moitié dans le sens de l'épaisseur. Je pris un tas d'autres dispositions complétant celles-ci, car il s'agissait d'opposer suffisamment de résistance à l'avion pour qu'il se trouvât stoppé et ne ressortît pas par l'autre bout du bâtiment ; par exemple, il fallait des poutrelles de fer pour absorber ce qui resterait encore de puissance à mon appareil après le bris de parois, et il lui en resterait : on n'arrête pas comme cela un avion qui fait plus de soixante à l'heure.

Le bâtiment avait été édifié dans un vallon entouré de tous côtés par des montagnes abruptes. Je fis un petit essai. C'était rien moins que commode de virer là dedans et pour décoller il fallait raser le sommet des sequoias. Je vérifiai le bâtiment. Tout avait été fait suivant mes indications, sauf un détail important : j'avais indiqué de le faire d'une largeur dépassant de trente-cinq centimètres l'envergure de l'avion et je ne trouvais que deux centimètres de plus de chaque

côté. Je défie quiconque, assis à son poste de pilotage, de garer un avion dans ces conditions. Tom Mix convint de l'impossibilité de la chose. On allait démolir la bicoque et en bâtir une autre. Ça allait faire une dépense supplémentaire qui se posait un peu là. Qu'allait dire le directeur de production ? L'avenir des accidents organisés en dépendait. Evidemment, on allait me faire remarquer que l'usage des maquettes revenait moins cher. A la réflexion, il y avait moyen de s'en tirer autrement. On pouvait faire abstraction de la très petite marge qui m'était laissée entre l'extrémité des ailes et les poutres de la bicoque. Au fond, la seule chose qui me fût absolument nécessaire pour lui rentrer dedans de manière correcte, c'était un œil-de-bœuf. Je veux dire par là qu'il suffisait de découper un grand panneau exactement au centre de la construction et de remplacer la paroi par une immense fenêtre, dont l'encadrement fût divisé en quatre carreaux absolument égaux. Ainsi, il me suffirait de venir ficher mon hélice au centre de cette croix, à la place où du côté intérieur se trouvait l'espagnolette, pour me trouver exactement au centre de la construction elle-même.

En montant à bord, j'avais une sensation légèrement désagréable au creux de l'estomac. Il fallait que je fonce assez fort pour que l'avion tout entier entrât dans la bicoque, pas trop cependant pour que celle-ci se trouvât ébranlée et dégringolât. Quand j'arrivai en face de l'objectif, mes yeux avaient une envie folle de se porter vers les extrémités des ailes ; je réussis à les maintenir rivés sur le centre de la fenêtre.

Cette croix, je la voyais arriver droit sur l'axe de mon hélice. L'appareil sentait l'écurie, comme un bon cheval. Je coupai l'allumage. J'entrai dans la paroi comme dans du beurre. J'avais poussé le manche à fond pour qu'il ne m'empalât pas le bide sous le choc. Je tamponnai le mur du fond ; les madriers se barrèrent, mais les poutrelles de fer tinrent le coup. Je ne fis jamais un atterrissage parmi un plus beau tintamarre et la camera devait drôlement se rincer l'œil. Un des montants frappa le moteur qui fut rejeté vers le réservoir d'essence. Il pleuvait des boulons, des vis et autres confetti diversement calibrés, bois ou métal au choix. Quelque chose passa auprès de ma main gauche et vint se fichier dans le cuir du coussin auprès de mon aisselle. Je sortis du poste de pilotage. Les ailes n'avaient pas fait grand dégât dans les murs. Ben Eastman, que j'avais mis à la tête de mon équipe de secours, me dit de jeter un coup d'œil dans la carlingue, du côté de mon siège. Fij ! Un éclat d'hélice d'au moins quinze centimètres avait percé le blindage du poste de pilotage et était venu se fichier dans le dossier de mon siège. Je portai la main sous mon bras gauche : mon blouson de cuir était sectionné. Trois centimètres plus bas et plus à droite, et, zou ! j'y avais droit, en plein cœur !

Je n'avais pas osé envisager une réussite aussi parfaite. Ils étaient tous épatés. Personne ne voulait croire que j'aurais pu si aisément faire entrer l'appareil dans son dernier hangar. Si bien que l'on en parla et que les gens semblèrent se donner le mot pour me regarder comme capable de

faire se poser n'importe quel avion, n'importe où, dans toutes les conditions que l'on voudrait, à toutes les vitesses et même le faire arrêter la tête en bas ou la queue en l'air, s'il leur prenait fantaisie de l'exiger dans leur bon Dieu de scénario. Une pareille réputation ne me plaisait guère, car à cause d'elle on allait me demander du boulot de plus en plus compliqué. Il me fallut en effet faire face à des problèmes parfaitement insolubles ; une ou deux fois, je fus assez fou pour m'y essayer contre toute espérance.

En attendant, mon boulot pour le *Brigand de la forêt* ne se terminait pas là : il me fallait encore, parmi les peu réjouissants clochers des sequoias, exécuter des scènes de remplissage consistant en chandelles, épingles à cheveux, tonneaux et autres balivernes assez simples à condition de n'avoir pas en dessous de soi ces maudits seigneurs de la faune arborescente, mais, au lieu de leur splendide tronc rougeâtre, un bon terrain sur lequel on ait quelque chance de se poser sans se rompre les os.

Par-dessus le marché, il me fallait voler la plupart du temps en trimbalant à mon bord un cameraman et sa boîte à conserve. La pensée d'une panne de moteur dans une nature aussi sauvage aurait pourtant suffi, à elle seule, à me donner des frissons dans le dos. Je ne pense pas que Norman Devoe, l'opérateur, se soit jamais rendu compte de ce que présentaient de périlleux ces petites histoires, mais, s'en fût-il rendu compte, je suis certain qu'il aurait insisté pour m'accompagner quand même. Enfin, tout se passa bien et mes précautions semblaient ridi-

culement inutiles. Il ne nous restait plus qu'un petit exercice à faire ensemble.

Devoe se tenait à l'arrière, une main sur la manivelle de son usine à images. Cela alourdisait un peu la queue de l'appareil, mais il n'y avait rien à faire là-contre. Comme le travail qu'il devait exécuter ne lui permettait pas d'employer une ceinture de sécurité ordinaire, on était obligé de l'attacher avec des cordes qui étaient sa seule sauvegarde lors de nos piqués quasi verticaux. Nous étions donc prêts pour le dernier vol, nous avions essuyé nos lunettes, il avait rechargé ses magasins. Et voilà, nous étions de nouveau en l'air, à quelques mètres de la tête des arbres, à trois cents mètres du rebord du surplomb. J'amorçai le dernier piqué. Devoe était prêt. Paf ! une ratée de moteur ! Si jamais il se mettait en panne, nous allions avoir un contact drôlement sonné avec la terre maternelle. Je redressai un peu pour mettre une distance un peu plus respectable entre nous et la tête des sequoias. Je t'en fous, nouvelle ratée ! L'à-pic, maintenant, était à moins de cent mètres. Choisi, pour une avarie de moteur ! Si la panne complète survenait, Devoe et moi nous n'avions absolument aucune chance de nous en tirer.

Mais les moteurs se foutent éperdument du temps, du lieu et des gens. Le nôtre souffla, toussa et se tut. Rapidement, je me rendis compte qu'il n'y avait aucune clairière et partout des rocs. Le précipice ou la tête des arbres, au choix ? Pas le temps de réfléchir. Le mieux était encore de descendre directo. Le train d'atterrissage se prit dans un arbre. Le précipice était là, mais il

ne s'agissait pas de se casser le cou en y piquant sur le nez. J'évitai une énorme paroi rocheuse et j'amorçai un plané. Si je pouvais le maintenir jusqu'en bas, nous étions saufs. Avec le poids de la camera et de mon bonhomme à l'arrière, cela ne me semblait guère possible. Instinctivement, je me retournai et que vis-je ? Oui, que vis-je ? J'aperçus mon Devoe toujours debout, à moitié dans la carlingue, à moitié dehors, qui continuait de tourner son moulin à café. C'était trop fort !

— Assis ! hurlai-je d'un ton furibond et me retournant pour maintenir mon avion dans la bonne direction.

Ceci fait, je me tournai à nouveau. Mon Devoe, sérieux comme un pape, continuait froidement à tourner sa manivelle. Il ne pouvait cependant pas ignorer la gravité de la situation.

— Nom de nom, assieds-toi ! gueulai-je. Assieds-toi, nous allons nous écrabouiller.

Et puis, je me détournai vers mon tableau de bord, bien emmerdé par cette queue trop lourde qu'il fallait empêcher de plonger en ne lâchant pas un instant le gouvernail de profondeur. Cependant, à cent pieds du sol, je me retournai pour voir comment mon passager concevait les rapports de sa sécurité et de sa conscience professionnelle. J'en eus le souffle coupé. Depuis cinq cents mètres, il n'avait pas cessé de filmer notre dégringolade. C'était la première fois qu'on photographiait une catastrophe aérienne depuis l'avion qui allait s'écraser. Sans grand espoir, je continuai à m'occuper d'empêcher la bouzine de contacter le sol du nez.

Le choc fut plutôt dur. Ça voltigea drôlement, en ce qui concerne les pièces détachées en tous genres et elles faillirent bien nous servir de couronnes. Je m'évanouis. Quand la poussière se fut dissipée aussi bien dans mon esprit qu'autour de nous, j'exécutai le numéro de quatre pattes bien connu, découvris un trou et me glissai hors des débris du naufrage. Aussitôt, je me précipitai vers l'arrière. Personne. Le siège était en accordéon. Un chat n'y aurait pas retrouvé ses petits. Devoe devait être quelque part là-dessous, en pièces détachées, lui aussi.

Je me retournai et me sentis envahi par un malaise. Depuis des années que je volais, c'était la première fois que je tuais un type. Je jetai un dernier regard vers l'épave. Je n'avais jamais vu un pareil cassage de bois. Le moteur avait fait un trou d'au moins deux mètres de diamètre dans la carcasse et avait été projeté au dehors. Heureusement que je n'avais pas piqué du nez, sinon il serait venu atterrir sur nous. L'essence suintait de partout. Les ailes jouaient au vilebrequin. L'une d'elles avait même été coupée et s'était plantée dans le sol, à trois mètres de l'appareil. Devoe s'y trouvait assis, tenant encore dans sa main la manivelle désormais inutile de sa camera et il la considérait avec curiosité, semblant à la fois étonné et ennuyé de n'avoir plus son joujou à images.

## CHAPITRE XVIII

Tous ces petits exemples montrent que, bien des années après, je n'eus pas tous les torts quand je suppliai que l'on apprit aux jeunes pilotes à se foutre la gueule en l'air. Les acteurs, comme les cavaliers, apprennent à tomber, que diable ! Naturellement, je vous fais grâce des termes aimables à l'aide desquels on m'envoya proprement promener, en me disant qu'il n'était pas utile de fiche la trouille aux gars qui avaient envie de se lancer dans l'aviation. Moi, je veux bien ; seulement, quand il s'agit d'atterrir en moins de deux sur un espace correspondant à peu près au tiers de la surface de roulement nécessaire à un avion sur sa lancée, comment feront-ils, les apprentis ? Ils n'ont pas vingt-quatre heures pour s'asseoir en allumant une cigarette et réfléchir tranquillement avec un

demi brune bien tassé. A moins que ces messieurs de l'état-major ne leur dépêchent par exprès une bonne centaine de bulldozers pour fabriquer un aérodrome à leur usage.

Dans ce temps, nous n'avions pas à notre disposition les sièges à suspension hydraulique pour amortir les chocs, ni les ceintures de sécurité perfectionnées. Aussi avais-je imaginé d'ajouter à la ceinture destinée à empêcher le corps du pilote de se jeter contre le tableau de bord une autre ceinture, prenant sous les aisselles. Comme la précédente, elle était munie d'un système de débouclage rapide et de plus elle était reliée à un câble élastique qui se tendait lors des chocs et me tirait, absorbant ainsi une partie de la force de chute et ménageant la résistance de mon anatomie. Mais, de ce fait, le bas de mon corps, lui, se trouvait à la merci des heurts. J'en vins à une autre solution : je me contentai, quand je devais faire des numéros de ce genre, de manger très légèrement le soir et de ne rien prendre de solide le matin, rien qu'un jus d'orange. Après quoi, je revêtais une ceinture élastique. De cette manière, en cas d'intervention chirurgicale nécessitée d'urgence par une blessure, on n'avait pas à craindre une réaction digestive qui aurait aggravé le choc opératoire.

L'expérience m'apprit également qu'il valait mieux s'arranger pour dégringoler sur le côté droit, de façon à éviter de trop fortes pressions ou des éclats du côté du cœur. Les conseillers auraient aussi voulu que je portasse des bottes, un casque blindé ou je ne sais quoi encore. On alla même jusqu'à me proposer de porter une

cotte de mailles : cela m'aurait à peu près aussi bien protégé que la ligne Maginot a protégé la France.

Le seul problème que, faute d'argent et de matériel, il ne me fut pas possible de résoudre alors, ce fut la protection de mon cou : il pouvait se trouver rompu par compression contre le tableau de bord ou désarticulé par tension trop brusque. Le résultat des deux éventualités devant d'ailleurs être le même. Ma corde d'absorption se détendit par deux fois si violemment que j'en attrapai un torticolis effroyable. Si vous avez jamais essayé de briser net le cou d'un serpent, vous devez comprendre un peu de quoi il retourne.

D'autre part, pendant des années, les avions — comme les automobiles, d'ailleurs — comportaient des instruments de bord d'un nombre et d'un volume tels que nombreux furent ceux qui, lors d'accidents, eurent le visage mutilé par les arêtes vives desdits instruments. Je fus un des premiers à supprimer certains d'entre eux que je considérais à juste titre comme inutiles et à entourer ceux qui étaient indispensables de membranes caoutchoutées.

Les producteurs ne s'intéressaient pas à cet aspect de mon travail, leur seul souci étant que je leur fournisse des carambolages aussi sensationnels que possible. Ils en étaient arrivés à se persuader que rien de fâcheux ne me pouvait advenir : n'avais-je pas, à plusieurs reprises, satisfait leurs exigences les plus fantaisistes et les plus périlleuses ? Avec leur confiance en moi, mes responsabilités s'accroissaient. J'évoluais

maintenant tout près de l'équipe technique, si près que la moindre erreur de ma part, le moindre hasard malheureux, m'auraient fait écrabouiller le chef-opérateur et ses aides. En effet, on en était venu à exiger de moi des rattachages d'appareil effectués dans des limites de plus en plus précises. A un cheveu près, je pouvais bousiller les appareils de prise de son et tout ce qui s'ensuit. Vint le jour, jour que je redoutais entre tous, où l'on osa placer les cameras dans la ligne de chute même de mon avion : d'un seul coup, je pouvais faire passer de vie à trépas, si je ne dégringolais pas à l'endroit indiqué, le metteur en scène et toute sa smala.

On me précisait à l'avance les moindres détails. Il fallait tomber sur l'aile droite, perdre le train d'atterrissage et faire stopper l'appareil sur le ventre. Si l'on capotait, il fallait recommencer : ce n'était pas « bon pour l'image ». Les variations sur ce thème étaient infinies. On pouvait exiger que j'atterrisse dans une cour de ferme entourée de bâtisses de tous côtés ; mais, alors, il fallait capoter et que l'appareil reste sur le dos ou, pourquoi pas ? survoler le Rio Grande et dégringoler sur les rochers du Grand Cañon.

L'art, c'était de répartir au mieux les points de choc de façon à amortir au maximum. J'y parvenais en braquant brusquement une aile. Il ne fallait jamais que le nez de l'appareil touchât le premier, car alors il se mettait en miettes ; je le ralentissais donc d'abord en faisant accrocher une roue, racler une aile et ensuite seulement toucher le sol du nez. Quand il fallait se retourner complètement, pour éviter la disloca-

tion, je m'arrangeais pour que les deux ailes et le train aient absorbé déjà les trois quarts de la force de chute. Quoique je ne sois jamais parvenu à appliquer à la seconde près et au millimètre près cette adaptation inédite de nos bonnes vieilles mathématiques et de notre respectable physique, j'étais cependant fort content d'être le premier à explorer un champ d'activité que d'autres seraient appelés à défricher après moi. A mon sens, les résultats les plus profitables pour l'aviation seraient obtenus non de la manière qui était mienne, mais en reproduisant en soufflerie les mêmes exercices et en faisant subir les mêmes avatars à des maquettes établies très précisément à l'échelle. La première donnée à calculer exactement me semblait la pression subie, comptée en kilogrammètres carrés. Ainsi, on pourrait, à l'inverse, d'après des débris, calculer l'angle de chute, la vitesse de chute, etc. De là, on pourrait également déterminer les pressions auxquelles pouvaient se trouver soumis les occupants de l'appareil. Pratiquement, on parviendrait à connaître le très important indice de rupture.

Mon avion était mon seul laboratoire. Aucune erreur de calcul ne pouvait être effacée : mon crayon ne possédait pas de gomme efficace. C'était à moi de sous-estimer les possibilités de l'appareil, plutôt que de les surestimer et de l'obliger à faire ce que je désirais avant de subir ses quatre volontés et celles de la physique. Je devais aussi ne jamais oublier que les écrasements les plus impressionnants sont aussi les plus soudains — comme les plus définitifs, éga-



lement. Pour être spectaculaire, un accident doit durer pas mal de temps et avoir lieu sur une distance assez grande. Il fallait à l'avance envisager la marge de sécurité ou bien renoncer à s'en tirer. Toutes les fois que j'ai commis une erreur, la faute m'était entièrement imputable. Ces erreurs ne m'amenaient pas à ne pas remplir mes engagements envers le producteur ; bien au contraire, l'accident se trouvait être infiniment plus spectaculaire que ne le stipulait mon contrat — infiniment plus que je ne l'avais promis à tout le monde, y compris à ma petite santé personnelle.

## CHAPITRE XIX

Toutes ces explications étaient nécessaires avant de narrer mes nouvelles aventures. Il importe de commencer par ce qui m'arriva en tournant la *Gloire des Ailes*, réalisé par William Wellman (1). Ce metteur en scène se trouvait avoir été un as de l'Escadrille Lafayette. L'essentiel des extérieurs fut tourné à l'aérodrome de Kelly, près de San-Antonio, dans le Texas. Hor-

(1) N. D. T. — William Wellman, qui commença sa carrière dès le début du parlant, est notamment l'auteur de *l'Ennemi Public* (1931), classique fameux, et, plus récemment, de *The Ox-Bow Incident* (1943), passé en France sous le titre ridicule de *Lynchés à l'aube*, et de *The Story of G.I. Joe* (1945). D'une violence très belle, *Ox-Bow Incident*, nommé *Strange Incident* en Grande-Bretagne, fut refusé par la plupart des circuits de projection d'Outre-Manche.

mis les accidents intentionnels, tout le travail aérien était exécuté par des pilotes militaires, sous la direction de quelques officiers de l'Armée de l'Air.

C'était la plus formidable tentative *in the world* pour faire participer d'imposantes masses de manœuvres aéronautiques à un film. Aussi ne regarda-t-on pas à la dépense. On mobilisa une bonne partie du matériel militaire alors en service : des vagues de bombardiers, des chasseurs venus de l'aérodrome de Selfridge, sans oublier mon cortège de Spad et de Fokkers de 14-18.

Les généraux Lahm et Fechet, chefs du Grand Etat-Major Inter-Armes, F. Trubee Davison, sous-secrétaire d'Etat aux Forces Aériennes, et d'autres personnalités de moindre importance étaient venus tout exprès de Washington pour assister au tournage de quelques-unes des séquences. Sur le terrain régnait en maître H.-H. Arnold, major-général, qui ne devait prendre sa retraite, au cours de la seconde guerre mondiale, que pourvu des cinq étoiles. Sous sa direction, partie de zéro, l'aviation américaine devint cette force formidable que l'on sait. En voyant le défilé des avions devant les généraux, je fus assuré du succès du film : avec un pareil concours, cela ne pouvait manquer, quelle que fût par ailleurs sa qualité artistique.

Mais, moi aussi, j'étais dans le coup. J'avais un hangar à part. On avait entièrement reconstitué à cet effet un S.P.A.D. Quand je pris l'air, je retrouvai tout l'amour que j'avais éprouvé en 17 pour ces petits chasseurs. Il obéissait par-

faitement aux commandes, mais il était un peu raide. Mais quel S.P.A.D. avait jamais été souple ? Je fis quelques tours et détours et m'éloignai. Le moteur toussa et se tut. J'étais assez loin du camp. Heureusement, sachant qu'il avait un plafond assez bas, j'avais tout de suite pris l'altitude maximum, ce qui me permettait de me rapprocher de la base en plané. Il faudrait le réviser avant de l'emmener à la mort. Cela d'autant plus qu'il fallait éviter de capoter ; sinon, le réservoir d'essence se trouvant placé juste sous le ventre de l'appareil, j'aurais droit à un fameux bain d'essence, bain qui aurait beaucoup plus de chances d'être brûlant que d'être tiède. A part ce détail que l'on avait respecté, tout en ajoutant un réservoir auxiliaire dans le plan supérieur, l'avion reconstitué différait de l'original en bien des points. Pour empêcher la carlingue de se réduire par trop en miettes, on l'avait renforcée avec du métal, j'y avais fait mettre la ceinture de sécurité de mon invention, les instruments de bord avaient été entourés de caoutchouc sur ma demande expresse et j'avais surveillé moi-même l'entraînement de mon équipe de sécurité.

En compagnie de Wellman et des officiers, j'allai reconnaître le champ de bataille où devait avoir lieu mon carambolage. C'était inouï. Pendant deux mois, six cents terrassiers s'étaient employés à retourner le terrain. A perte de vue, le sol était dévasté : on avait creusé des trous de bombe de trois mètres cinquante de profondeur sur dix de diamètre. Si jamais je dégringolais dans un de ces trous, je pourrais faire mon deuil

de la vie. Les barbelés étaient si réels qu'il ne nous fut pas commode de les traverser. Les piquets étaient de cèdre et enfoncés en terre de soixante centimètres. Hum ! si je les heurtais, ça se passerait plutôt mal pour mon matricule ! Bill Wellman, pour me rassurer, m'apprit que l'on avait prévu tout spécialement pour moi, sur une longueur de huit mètres, un endroit où les barbelés étaient remplacés par de la corde pourrie et les poteaux de cèdre par des piquets de balsa. Très joli, mais encore faudrait-il que je repère le coin en descendant à quatre-vingts à l'heure et en calculant mon écrasement. Pardessus le marché, avant de couper les gaz et de balancer mes lunettes et bien veiller à dégringoler au quart de poil près à l'endroit désigné, il me faudrait mettre en route une camera automatique. Et me protéger, comment ? A cette vitesse, avec toutes ces complications, ils me la baillaient belle, les mecs de la technique ! Je n'avais rien à faire d'autre qu'utiliser au maximum la ceinture d'aisselles pour éviter de me rompre le cou.

On me montra où se trouveraient les cameras. Juste devant l'endroit où j'allais m'écraser. Il y aurait vingt et un moulins à café pour photographier mon passage de bois et il fallait que j'arrive juste devant. Si je me gourais d'un cheveu, paf ! je bousillais non seulement le bonhomme, moi, mais appareils et cameramen !

Parallèlement à la ligne de vol que je devais suivre, on avait dressé une immense estrade sur laquelle Bill Wellman, son état-major et les personnalités militaires se trouveraient. Il y aurait

aussi des gens qui avaient réussi à se faire donner l'autorisation. Cette fois, on me faisait trop confiance, Qué diantre, je n'étais qu'un homme comme les autres ; je pouvais, moi aussi, commettre des erreurs. Je pouvais précisément en faire aujourd'hui. Dans ce cas-là, il aurait mille fois mieux valu que je ne vive pas pour voir ce jour, que je me casse la gueule avant, la mienne toute seule, sans risquer celle des autres.

Le groupe d'urgence des pompiers de l'aérodrome de Kelly était sur pied. Harry Reynolds dirigeait l'équipe de secours et il avait directement sous ses ordres Ross Cooke et le capitaine Campbell, le grand as britannique. Ils étaient équipés de pinces coupantes, de haches à double tranchant et de tout un magasin de quincaillerie. D'autre part, une ambulance de l'armée, montée par des médecins et chirurgiens du Corps de Santé, était à ma disposition, ainsi qu'un avion-hôpital prêt à me transporter de toute urgence à l'hospice de Fort Sam Houston.

Aucune opération de secours ne devait être entreprise avant que Wellman ne donnât lui-même à Reynolds l'autorisation de pénétrer dans la zone de l'accident, afin qu'il n'y eût plus aucun danger. A moins d'incendie de mon appareil, personne ne devrait pénétrer dans cette zone, de toutes manières, tant que le moulin à café des cameras tournerait. Même si j'étais sérieusement blessé, ce ne seraient pas quelques secondes de plus ou de moins dans l'arrivée des secours qui changeraient grand-chose à l'affaire. Je ne devais pas risquer de bousiller une pareille séquence pour ma petite personne. Si tout allait bien, il

était convenu que je devais faire remuer le gouvernail.

Tout était prêt. Il n'y avait plus qu'à attendre. Une semaine passa. La température montait chez les gens du film. Je ne pouvais penser à autre chose qu'au truc que j'allais devoir accomplir. Il y eut un accident. Un des pilotes militaires se tua avec un appareil du même type que le mien. Comme si je n'étais pas assez inquiet à la pensée de devoir emporter, en plus du chargement normal, une camera automatique, sa batterie et ses accessoires ! L'endroit où le gars s'était tué était pourtant infiniment moins dangereux que le terrain ravagé de trous d'obus où j'aurais à exercer mes talents.

Enfin, l'ordre vint. Je devais accomplir mon exploit le lendemain, vers midi, mon heure favorite. C'était un beau matin de septembre comme on en voit habituellement au Texas. Je ne voulais pas partir pour le terrain avant dix heures, afin de ne pas remâcher sans cesse dans ma tête le numéro. Aussi, avec Gunboat Smith, un acteur, et Frank Tomick, mon assistant, je commençai une partie. Elle devint si palpitante que, à dix heures et demie, quand il fallut partir, nous laissâmes les cartes sur la table pour continuer en revenant la manche non achevée.

Le terrain était noir de monde. En jouant des coudes, je me rendis compte que les gens pariaient sur moi — contre moi. J'écoutai : à dix contre un, j'aurais refusé de partir. J'avais cinquante dollars sur moi et je les misai. Après quoi, en compagnie de Wellman, j'allai jeter un dernier coup d'œil sur l'endroit où je devais

dégringoler. Nous donnâmes les dernières instructions aux équipes de secours : les types arboraient un air vachement grave en les recevant. La prochaine fois qu'ils me verraient, ce serait parmi les débris d'un minuscule S.P.A.D.

Je montai à bord d'un transport militaire, piloté par le lieutenant George Rice. Nous nous rendîmes à l'aérodrome de Kelly. Le moteur du S.P.A.D. tournait au ralenti. Le petit avion semblait impatient d'assister à ses propres funérailles. J'avais un peu mauvaise conscience : ce n'était pas bien de faire cela à un avion que j'aimais par-dessus tous les autres modèles. Je mis ma combinaison de cuir, mon casque, mes lunettes. On enleva les cales. En même temps que moi, deux chasseurs P-1, pilotés par Cornélius et Tad Johnson, prenaient le départ. Un peu plus loin, une escadrille était prête à m'escorter. Sorti d'un hangar, un mécano donna le signal. J'assurai mes deux ceintures de sécurité. Comme je rabaisais mes lunettes, un ami me toucha l'épaule. Je vis passer un éclair d'effroi dans ses yeux. C'était le mécano.

— Au nom du ciel, Dickie, laisse tomber, il est encore temps. Dis-leur que t'as une avarie de moteur, que t'as la jaunisse — n'importe quoi, merde ! Mais, je t'en supplie, n'y vas pas : c'est la mort certaine.

Je commençai à rouler. Le mécano s'éloigna. Mes escorteurs prirent l'air en même temps que moi et, quand nous parvînmes au *no man's land*, s'égaillèrent, me laissant seul avec les P-1, qui tenaient le rôle d'avions allemands chargés de me descendre. A trois cents mètres d'altitude,

j'ôtai mes lunettes et les jetai par-dessus bord. Elles tombèrent devant l'estrade. Le drapeau rouge du metteur en scène fut déployé. Tout le monde était prêt. Je me tournai. Mes deux « allemands » étaient derrière moi, me touchant presque.

Manche à balai. Le S.P.A.D. pique du nez. Ça siffle dur. Un des allemands est passé si près de moi que j'ai eu peur du vent de son hélice. Tous deux continuaient à descendre, comme s'ils me tapaient dessus avec leurs mitrailleuses. Le sol approchait. Les gars en bas devaient avoir des têtes drôlement anxieuses et des drôles de battements de cœur, surtout ceux qui avaient parié. Ils étaient venus pour avoir peur : ils allaient en avoir pour leur déplacement — et pour leur argent. Le ciel était bleu et les sommets neigeux y jetaient haut leur pointe à l'assaut de l'horizon. J'avais confiance. Tout irait bien. Tout était calculé au quart de poil et je ne me servais pas d'un manche à balai comme un « manche ». Rien d'imprévu : tout était parfaitement scientifique. Le compteur indiquait cent cinquante à l'heure. Il fallait absolument ralentir. Là, cent vingt ; ça allait mieux. Les deux supposés allemands continuaient de tirer à blanc. Les tranchées allemandes. Il n'y avait plus que le *no man's land* entre moi et le lieu prévu pour le cassage de bois. J'appuyai sur le bouton de la camera automatique. J'entendis encore le ta-ta-ta des mitrailleuses qui devenait plus faible, mes allemands m'ayant faussé compagnie. Trois cents mètres. Cent cinquante. Une

fraction de seconde. Quinze mètres. Trois mètres. Vitesse, cent vingt km./h.

Manche à balai à droite. Gouvernail un peu à gauche. L'appareil s'incline à gauche. L'aile touche. Il allait capoter. C'était ce que désirait Wellman. Le choc était trop violent. Je n'avais pas amorcé ma descente d'assez loin. Elle se produisait par trop brutalement. Comme je tendais ma ceinture d'épaules, quelque chose se glissa entre mon dos et le dossier de mon siège. Gaz coupés, allumage fermé, soupape de même. Ça y était. L'avion ne bougeait plus. Les éclats d'hélice cessèrent de valdinguer, la poussière se dissipa. Je défis les ceintures de sécurité en me tenant au siège, parce que j'étais sur le dos, à la renverse. Pas une blessure, pas un poil de moins sur le crâne ! La bécane était suspendue. Je sortis et sautai dans un trou d'obus, attendant que cessent alentour les explosions prévues au programme. C'est alors que j'allai de surprises en surprises. J'avais bien, comme prévu, atterri tout près des cameras. La plus proche était à six mètres de l'appareil naufragé. Hum ! j'aimais mieux ne pas être dans la peau du cameraman qui voit un avion en perdition dégringoler à dix pas de lui et qui doit continuer à tourner son moulin à café !

Un machin qui vous arrive dessus à cent dix, cent vingt, brrr, très peu pour moi ! La surprise suivante fut de m'apercevoir que j'avais manqué les piquets de balsa et la corde pourrie obligeamment disposés pour ma réception. Au lieu de cela, j'avais foncé dans l'authentique barbelé, y suspendant ma bécane comme linge à sécher

et bousillant au passage treize des fameux poteaux de cèdre. C'est à ce moment-là que je me demandai ce qui avait bien pu se glisser entre mon dos et mon dossier quand j'avais serré ma ceinture. Eh ben ! mon vieux, simplement un poteau de cèdre. Un autre avait traversé la queue de l'appareil, mais celui-là m'intéressait moins que le premier nommé qui avait traversé le fuselage et était venu s'arrêter à quelques centimètres de mon crâne. J'avais échappé de peu à un coup de bambou de première ! En me serrant, je l'avais bloqué à fin de course. Desserré, il m'aurait cassé nuque et reins.

Ouais, pauvre petit S.P.A.D., il était bien ratiné à tout jamais. De la tête à la queue, d'un bout des ailes à leur autre extrémité, rien n'y demeurait dans l'intégrité de sa forme. Tout s'était passé comme je l'avais prévu. Maintenant, j'allais aller me taper un bon quatre heures, non sans avoir au préalable ramassé les dollars des gars qui avaient parié ma mort, et puis, bras dessus, bras dessous, avec Gunboat Smith et Frank, je m'en irai finir la partie laissée en plan.

## CHAPITRE XX

Au cours des semaines suivantes, nous fîmes autre chose que des parties en plusieurs manches avec une belle. Il y eut pas mal de cassages de bois. Sans compter les combats aériens, les avions en feu, etc. En dernier lieu, il restait à tourner la grande scène de la contre-offensive alliée.

Ce jour-là, plus un avion à terre. On aurait dit qu'une nuée de sauterelles s'avancait dans le ciel. Les vagues de bombardiers lâchaient leurs bombes factices, les chasseurs se livraient à des duels de mitrailleuses chargées à blanc ou feignaient de tirer sur les figurants des tranchées. A terre, la D.C.A., les tanks se frayant un chemin parmi les trous d'obus et les tranchées. Les gros calibres et les petits mêlaient leur voix en

un touchant concert fraternel. Dissipée la fumée de cette scène, il fallut s'occuper de l'écrasement du Fokker. Cela ne voulait pas dire qu'il fallait que j'exécutasse le numéro immédiatement, mais que je fusse prêt à l'exécuter d'un jour à l'autre, d'une minute à l'autre, quand le clapman annoncerait le numéro de ce plan.

L'état d'alerte dura trois jours, au bout desquels l'ordre fut donné. Cet exercice se situait à la limite du possible et de l'impossible. J'avais hâte qu'il ait eu lieu. J'étais au bord de l'abîme et je le savais. Les exigences du scénario imposaient le danger : on devait prendre la prise de vue de la chute en pleine vitesse et en plein sur le nez. J'espérai une direction favorable du vent, c'est-à-dire en tête et non en queue. La nuit d'avant, pas moyen de dormir. Je vivais les moindres détails d'un impact entre le nez de mon avion et le sol aux alentours de 130-150. Fatigué, je me levai avec le soleil. Douche froide, jus d'orange et dehors.

L'appareil d'Anthony Fokker en était un fameux. Le D-7 est bien un avion extraordinaire. Au dernier moment, un coup de fil de Wellman me fit savoir que le numéro de haute école était retardé : il n'y avait pas de nuages ; or, il en fallait, étant donné que les plans précédents de la séquence en comportaient. Flûte, attendre ! Bah ! de toute manière, il faudrait bien que j'y passe. N'importe, j'étais à cran. Toute la journée, on attendit ces messieurs les nuages, mais on n'en vit pas la queue d'un. Chaque heure qui passait coûtait des milliers de dollars. Le soleil

se coucha dans un ciel splendide. Naturellement, il ne fallait pas compter dormir cette nuit encore. L'aube me trouva écrivant des lettres face à la fenêtre. A cinq heures, je n'avais pas fini. Enfin, je piquai un somme très agité sur le coin de la table. Je m'éveillai à huit heures et j'allai à Kelly. J'avais fait diminuer à dessein la force de résistance des ailes du Fokker. Aussi ne le pris-je point et préférerai-je un S.P.A.D. Jusqu'à la côte, aller et retour, je n'aperçus pas l'ombre d'un cirrus. Bah ! il y aurait des nuages demain.

Le lendemain et le surlendemain, pas de nuages. J'étais à bout. Je ne dormais plus que par instants et je n'étais tiré de ces brefs roupillons que par de froides coulées de sueur. On essaya bien de faire des nuages avec des bombes fumigènes, mais dans le bleu immense cela ne faisait guère plus d'effet qu'un pet de lapin. Je perdis près de trois kilos pendant cette période d'attente. Deux semaines passèrent et bientôt j'en vins à ne plus dormir que quelques minutes par nuit.

Enfin, les nuages arrivèrent. Ils couvrirent complètement le ciel. Je n'attendis pas l'appel téléphonique de Bill. La vue qui s'offrait à moi de ma fenêtre suffisait. L'attente prenait fin. Je me rasai, pris un bain et bus mon jus d'orange quotidien. J'en avais marre du jus d'orange, mais comme l'envol pouvait toujours avoir lieu d'un moment à l'autre, je ne pouvais, selon mes propres théories, me charger l'estomac.

Une batterie de caméras était en position, chacune d'elles orientée suivant un angle différent.

On mit tout juste ce qu'il fallait d'essence, en prévision d'un possible incendie, et on prévint Wellman que tout était prêt. Je serrai les ceintures à fond. Cette fois-ci, elles seraient appelées à se tendre à l'extrême. Derrière moi, le P-1 qui devait me descendre au bon moment. Les gars de l'équipe et de la distribution me faisaient une drôle de mine : se doutaient-ils de la gravité avec laquelle j'envisageais cet exercice-ci ? Tout devait se passer très bien, car les généraux précités, le vice-ministre de la Guerre et le major-général Arnold étaient là.

— Tout va bien ? demanda Wellman.

— Tout, dis-je.

— Je vous ferai signe avec mon drapeau rouge. Surtout, prenez bien garde de régler votre chute en accord avec le piqué de Johnson. Amorcez entre vingt-cinq et trente mètres.

Et déjà nous y voici. Les roues se font légères, nous nous élevons. Le P-1 s'approche. Une cartouche fumigène est éjectée par les mitrailleuses jumelées du P-1. C'est le signal. Je pique. Cent cinquante. Trop vite ! Que sert de penser aux mesures que l'on pourrait prendre : à cette vitesse, avec le sol si près, si près, le sol si rapide, tout calcul est vain. Heureusement, j'avais fait diminuer la résistance de l'aile, d'où choc plus absorbé. Tout se passe en moins de temps qu'il n'en faut pour l'imaginer. Mais c'est alors que l'inattendu se produisit : le train d'atterrissage ayant vaillamment tenu le coup, je roulai et je me retrouvai en l'air, l'aile esquinquée s'étant redressée du fait que ma vitesse n'était pas assez

stoppée. Brisés, inutiles, les ailerons. La prise de vue serait bousillée si l'avion allait plus loin. De plus, l'impact se produirait sous un angle d'attaque défavorable et rien ne l'amortirait : le choc en retour serait tout entier transmis à mon corps par l'intermédiaire de l'appareil. Je manœuvrai et c'est à ce moment que je me rendis compte que, sous la force du premier recul, ma ceinture de sécurité avait claqué. Ma tête tomba contre le tableau de bord. Dans une demi-conscience, je pensai à l'incendie possible : c'est-à-dire que je vis défiler devant moi des images me rappelant les fois précédentes où j'avais été brûlé. Si je tombais dans les pommes, les sauveteurs ne pourraient pas me tirer de là : je devais les y aider. Je m'évanouis.

Quand je revins à moi, j'étais étendu à terre. L'équipe de secours m'entourait. Ils me traînaient vers l'ambulance.

— Une minute, dis-je, car une sorte de douleur éclair me parcourait de la tête aux pieds.

Ils me posèrent, bien que tous fussent d'accord pour m'emmener à l'hôpital.

— Comment m'avez-vous retiré de là dedans ?

— Vous tirer de là dedans, vous rêvez, mon vieux ! Ah ! si vous aviez vu ça : vous avez fait le plus beau valdingue hors d'un poste de pilotage que j'aie jamais vu !

Ross Cooke m'avait répondu au nom de tous les autres. Ah ! j'y étais !... Quand, à demi inconscient, j'avais été saisi par la crainte du feu, j'avais dû, sans m'en rendre compte, grimper hors de la carlingue et j'avais dû, m'évanouis-



sant à mi-chemin, faire un majestueux planard et tomber les quatre fers en l'air. L'ambulance partit sans moi. Aidé par mes gars, je me dressai sur mes pieds. Il me semblait qu'on m'avait traversé le cou avec un fer rouge. J'avais l'impression que mes oreilles étaient bourrées de coton. On m'appela pour prendre une photo de moi, encadré du producteur, Lucien Hubbard, et de Bill Wellman, devant l'avion. Le cameraman n'avait pas l'air pressé. Quand je vis qu'il voulait en prendre une autre, je gueulai. Une voiture me conduisit à mon hôtel où, sitôt arrivé, je me jetai sur mon lit sans me déshabiller. Mais je ne parvenais pas à trouver une position qui soulageât mon cou, mes épaules et mon dos. Je me levai et me déshabillai. Le lendemain, je retournai avec Wellman et nous cherchâmes un endroit pour d'autres scènes. En arrivant devant l'ascenseur de mon hôtel, je faillis me trouver mal. On m'aida à monter dans ma chambre. Ordre fut donné de me transporter à l'hôpital militaire de Fort Sam Houston. Le major Norman T. Kirk examina mon fameux cou. Je lui dis le mal que j'avais souffert dans l'après-midi. Il m'expédia dare-dare au colonel Pillsbury, radiologue. Tous deux confèrent et examinèrent immédiatement les clichés pris.

— Il faut que je m'en aille, dis-je. Je reviens demain pour le traitement.

— Vous n'irez nulle part, sauf au lit, répondit Kirk.

— Au lit ?

— Hein ! hein ! C'est miracle que vous soyez

encore en vie. Vous avez ce qu'on appelle ordinairement une fracture du cou.

— Mais...

— Tut, tut, tut... rien du tout. Votre sixième vertèbre cervicale est déplacée de deux millimètres et demi. Cela suffirait déjà à tuer la plupart des individus bien constitués.

— Comment, il y a quelque chose d'autre de cassé ?

— Quatre autres vertèbres cervicales sont mal en point. Vous êtes drôlement servi.

— Bon... Eh bien ! je vais rester ici.

— Merci quand même, dit Kirk.

Le lendemain, je me réveillai dans un plâtre. Kirk avait, en un temps éclair, projeté et réalisé une opération encore jamais tentée et dont j'ai appris plus tard qu'elle faisait date dans l'histoire de la médecine. Autrement dit, j'étais là pour pas mal de temps. Il y avait un paquet de cigarettes sur la table de nuit. Je ne pus l'atteindre qu'au jugé, ne pouvant bouger la tête. Je le sentis, le touchai. Je tirai une cigarette et je m'arrangeai pour la porter jusqu'à mes lèvres. Mais il n'y avait pas de main. Le paquet n'avait pas bougé de place. Je ne l'avais pas atteint le moins du monde. Mon bras n'avait pas accompli un seul mouvement. J'avais pourtant eu l'impression d'accomplir un certain nombre de gestes élémentaires. En réalité, je n'avais fait que les penser, les imaginer. Quelque chose n'allait pas. Mon bras était paralysé.

Peu après, cette mystérieuse impression me fut expliquée. J'étais le plus grand veinard que l'on

ait jamais rencontré sous le soleil. Ces sortes de ruptures signifient généralement la mort sous quelques minutes. Heureusement pour moi, ma moelle épinière n'avait point été sectionnée, ni gravement traumatisée.

Le médecin auquel je devais la vie était persuadé que je ne pourrais plus jamais piloter un avion. Il semblait en effet que je devrais porter un corselet tout le restant de ma vie. Si jamais j'avais la chance de m'en pouvoir jamais passer, la position extrêmement précaire dans laquelle il avait replacé les quatre vertèbres et raccroché la sixième sur la septième me rendrait dangereux le pilotage. En effet, Kirk avait été obligé de placer ma tête sous un certain angle et, plutôt que de la mettre de côté ou d'autre, ce qui eût été disgracieux, il l'avait penchée en avant, ce qui m'obligeait, lorsque je voulais bouger la tête, à remuer en même temps les épaules.

Autrement dit, les choses s'annonçaient plutôt mal. Mon avenir avait tout l'air de se trouver derrière moi. Cependant, l'opération tentée par le major Kirk — devenu depuis le major général Kirk, chirurgien en chef de l'U. S. Army — avait été faite avec tant d'habileté et de précision que la pression sur la moelle épinière disparut. J'avais ainsi échappé à la paralysie. Grâce aux avis qu'il me prodiguait et à ma patience, j'étais presque complètement remis. Six semaines plus tard, j'étais transporté à l'hôpital de Hollywood, sur la Côte Ouest, où l'on m'enleva mon corset plâtré. Je passai encore six semaines les pieds liés aux pieds du lit, la tête maintenue par des

poids. Ensuite de quoi, on me fit mettre une espèce de collier de cuir et de fer que je ne devais jamais enlever. Il comportait une mentonnière pour aider les mouvements de ma tête. Les courroies en étaient disposées de manière à ce que je pusse les lacer moi-même.

## CHAPITRE XXI

Comme il me fallait abandonner le genre de sport que j'avais pratiqué ces derniers mois, je décidai d'ouvrir une boutique d'articles de voyage pour gagner ma croûte. Cependant, mon gérant préférait attendre une baisse des articles en question pour ouvrir.

La veille de l'ouverture, me rendant à mon magasin, j'aperçus une pancarte : « Stock exclusif de sacs de dames vendu au plus haut enchérisseur. » Histoire de passer le temps, je décidai d'aller assister à la vente.

Le commissaire priseur monta sur une caisse et fit son boniment. Il mit un sac en pièces détachées pour montrer combien c'était du cousu main, du beau travail. J'étais hésitant. Les enchères commencèrent.

— Un quart, dit quelqu'un.

— Qu'est-ce que cela veut dire ? demandai-je au commerçant qui se trouvait près de moi. Un quart de quoi ? Un quart de dollar ? Vingt-cinq cents un sac, c'est abusif !

— Mais non, monsieur ; voyons, un quart, c'est un quart : un quart de cent, voyons.

Il devait se tromper, cela n'était pas possible. L'homme m'expliqua que ce n'était pas une vente volontaire, mais une adjudication publique à la suite d'une faillite.

— Un demi, dit un autre.

— Trois, dis-je, n'achevant pas « trois quarts ».

Il y eut un silence, puis le commissaire priseur annonça, pointant son doigt vers moi à la manière d'un revolver :

— Vendu à ce monsieur en complet de tweed.

Il s'agissait bien de moi. Je m'avançai et sortis mon carnet de chèques.

— Combien cela fait-il ?

— Minute, dit le commissaire priseur, en consultant des fiches et se mettant à crayonner des opérations. Voyons : douze fois cent quarante-quatre... ? Il y a deux douzaines dépareillées, mais je ne les compte pas : je vous les donne par-dessus le marché.

— Vous dites ? Douze fois douze multiplié par cent quarante-quatre ?...

— Cela fait douze douzaines...

— Il y a des chances.

— Et douze douzaines multipliées par une grosse, multipliées par cent quarante-quatre... à trois cents pièce, ça nous donne... ? Ah ! nous y voici... ça nous donne six cent vingt-deux dol-

lars, virgule huit cents. Je vous rabats les huit cents.

Je regardai ces boîtes et ces boîtes et ces caisses de sacs. Tout cela était désormais à moi. Plus de vingt mille sacs. Je prenais un colossal départ dans le commerce des sacs. Je fis venir un camion pour les empiler. J'étais pressé d'emmener ma trouvaille au magasin.

Grand, mince, le visage maigre et triste, la tête en pain de sucre, mon gérant s'avança :

— Qu'est-ce que c'est ? demanda-t-il, ramassant un sac qui était tombé quand le camion avait freiné.

— Des sacs à main.

— Je vois bien. Mais où diable les avez-vous pris ?

Il me regarda et c'est d'un ton stupéfait qu'il poursuivit :

— Vous ne voulez pas dire que... que... que tout cela est à nous !

Dans le coin, tout le monde sut bientôt qu'un magasin d'articles de voyage allait s'ouvrir de manière sensationnelle. Pour tout achat d'une valeur réelle d'un dollar, aux premiers clients seulement et à condition qu'ils limitent leur choix à certains éventaires de soldes et d'articles sacrifiés, la direction se faisait un plaisir d'offrir, à titre de prime gracieuse, un sac à main de dame. Je préparai sagement mon affaire. J'établissais que, les premiers jours passés, les sacs restants, s'il en restait, seraient vendus, mais moins chers que dans les autres magasins et à différents prix suivant leur forme. Je mis ainsi des étiquettes différentes sur plusieurs éventaires :

1 dollar 95 ; une autre portait 2 dollars 25 ; une troisième, « seulement 5 dollars 95 ». La grosse masse se trouvait sur une dernière table portant la mention : « Réclame de demain, 25 cents pièce. » Le jour vint. Les vitrines avaient été remplies de sacs. Ceux que nous voulions bazarder le plus vite étaient marqués 5 dollars 95. Les gens se groupèrent devant le magasin. D'énormes pancartes sur calicot mentionnaient : « *Sacs en prime, aujourd'hui seulement. Demain, ils seront vendus au prix marqué.* »

Comme je l'avais pensé, les acheteuses, voulant en avoir pour leur argent, choisissaient toutes comme prime les sacs se trouvant sur la table marquée « 5 dollars 95 » qu'il fallut remplir plusieurs fois et, quand il n'y en eut plus de la même couleur ou de la même dimension, le rush se produisit sur la table à « 4 dollars 95 ». Si bien qu'à l'heure de la fermeture, il ne restait plus que les sacs à 25 cents. Personne n'en avait voulu gratis, et c'étaient les meilleurs du lot !

J'aimais bien ma boutique et les affaires ne tardèrent pas à être assez prospères, d'autant que les ex-sacs à 25 cents étaient devenus des sacs à 5 dollars 95 et, comme tels, passaient pour très élégants et dignes d'être acquis.

Mon cou allait mieux. J'étais obligé de lui faire faire des exercices quotidiens en parcourant le magasin, levant la tête vers les rayons ou la tournant vers la caisse ou vers une cliente. J'eus vite mare de mon collier de cuir qui m'obligeait à dresser le cou comme un héron. Aussi, quand je sortais un instant du magasin, je me rendais dans l'arrière-boutique et je défaisais cette hor-

rible cage. Je ne le remettais que lorsque la douleur se faisait assez vive, car c'était moche pour servir la clientèle et pas pratique du tout.

Naturellement, quand il me sembla que mon cou allait de nouveau fort bien, mes pensées se retournèrent vers l'aviation. Qui m'empêchait de voler en droite ligne ? Bien sûr, cela gênait mes mouvements, mais enfin le dicton de l'Armée de l'Air pouvait n'être pas vrai qui disait : « Quand on a le cou raide comme un manche, on ne se mêle pas du manche à balai. »

Justement, à cette époque, on accomplissait de nombreux vols transocéaniques et je me souvenais de mon vieux rêve : faire l'aller et retour jusqu'à Honolulu avec le *Fends-les-Nuages* de Davis Douglas. Les nouveaux appareils étaient plus rapides et possédaient un plus grand rayon d'action. Je revis donc Dave Davis et Bill Waterhouse. Waterhouse avait fait les plans d'un remarquable monoplane et Lindbergh l'avait à peine modifié pour s'envoler vers Paris. C'était le premier avion moderne de ce type construit en Amérique.

A Dieu vat !... Mon rêve était de survoler ces plaines liquides dont la Marine s'était rendue maîtresse des siècles durant. Je pris le colonel Grant E. Dolge comme chef d'opérations ; le lieutenant-colonel Eston B. Koger fut chargé des préparatifs divers ; Carl Spangenberg exerça pour mon compte ses talents d'ingénieur. Inutile de dire que j'avais vendu la boutique d'articles de voyage.

J'ôtai définitivement mon carcan. Je revis mes notions de navigation, me familiarisai à nouveau

avec les cartes de Mercator. La Marine me prêta un compas gyroscopique et j'acquis un compteur dernier modèle monté sur système à la Cardan. Le zinc fut chargé sur un wagon-plateau de la Matson Line. Tout était prêt. A l'arrivée, bien que Spangenberg ait littéralement dormi avec l'appareil, nous trouvâmes une pale de l'hélice sciée en deux. Nous ne sûmes jamais ni qui, ni pourquoi, on avait fait cela. Pour nous tirer d'affaires, McComb, commandant de la Base Aéro-Navale de Pearl-Harbour, fit en vain fouiller les entrepôts de la Marine. Le capitaine Lowell Smith, de l'Armée de Terre, alla jusqu'à m'offrir l'hélice de son chasseur personnel. Elle n'allait pas, le diamètre de mon axe n'étant pas standard. Je télégraphiai au constructeur. A vingt cents l'once, une hélice était un coûteux paquet : six cents dollars perdus pour un colis postal aérien.

Cependant, nous ne restions pas sans rien faire. Pearl-Harbour n'était pas l'endroit idéal pour prendre le départ, aussi construisîmes-nous un aérodrome spécial dans l'île de Kauai, à deux cent quatre-vingt-dix kilomètres au large. Comme les réservoir d'essence n'étaient pas assez considérables, j'en fis ajouter un sur l'aile, de sorte que le poste de pilotage se trouvait plongé dans l'ombre et qu'il m'aurait fallu un périscope pour y voir devant moi. Faute d'en trouver, je me décidai à faire pratiquer des ouvertures dans les parois latérales. Mais cela ne me faisait pas peur d'accomplir un vol sans visibilité.

L'hélice arriva enfin et on l'essaya. Carl Spangenberg modifia la puissance du moteur en vue du poids supplémentaire d'essence et demeura

avec l'appareil jour et nuit pour empêcher quiconque d'étranger d'en approcher. Enfin, une fois le plein fait, escortés par des avions de la Marine, nous partîmes pour Kauai. Cette fois, tout était prêt, sauf le temps qui faisait des siennes. Je ne pouvais affronter des vents contraires : il aurait fallu prévoir une station capable de me ravitailler en essence environ à quatre cents kilomètres à l'ouest de San-Francisco. Enfin, les prévisions météorologiques s'avèrent plus favorables, un soir, et, le lendemain matin, j'étais prêt à partir. Mais rien à faire, la charge était trop lourde. J'attendis la nuit et que le vent soit tombé. Il serait alors plus facile d'essayer de prendre l'air.

Je pus en effet démarrer, mais à peine avais-je parcouru quelques centaines de kilomètres que je me trouvai en plein dans une zone de pluie tropicale. Je n'avais plus qu'à m'en retourner, car dans les conditions présentes, il ne me serait pas possible de larguer de l'essence si jamais il m'arrivait un pépin. Je m'en retournai donc, trempé comme une soupe grâce à mes fameuses ouvertures latérales. L'appareil vibra continuellement et cela me donnait des fourmis dans la jambe droite. Je coupai l'allumage. A cette vitesse, j'avais peu de chances de m'en tirer si je ne trouvais pas de quoi m'arrêter et supporter le contre-coup du choc. Une espèce d'énorme cactus s'offrit pour cet usage mortel (pour lui, non pour moi). Quand l'appareil heurta le sol, j'étais prêt : je sautai hors de la carlingue et j'atterris dix mètres plus loin sur le sable. Je m'étais un peu cassé les poignets, ce n'était rien.

Tout de suite, je me relevai et me précipitai vers l'avion avant que l'essence se répandît et ne prît feu. On m'avait donné comme mascotte une petite chienne et je me demandais ce qu'il avait bien pu lui arriver. Je trouvai Kauai Lelani tranquillement endormie dans son panier. A dater de ce jour, je décidai de l'appeler Dizzy (1).

(1) N. D. T. — Prénom très usité aux U.S.A. par les chiens et les chefs d'orchestre, Dizzy Gyllespie, par exemple. Dizzy signifie aussi bien étourdi que étourdissant, vertigineux.

## CHAPITRE XXII

Toute ma fortune était placée dans ce vol et je comptais sur son succès pour prendre un nouveau départ vers de grands horizons. Quand je quittai le bateau à Wilmington, je n'avais pas plus d'argent que lorsque j'étais arrivé à Los Angeles en juillet 1920.

Mais ce désastre m'emplissait cependant d'une nouvelle confiance en moi, inébranlable : le major Kirk avait prétendu que je ne pourrais plus jamais voler et pourtant j'avais volé. Bien sûr, un choc sur le cou et tout serait fini pour moi ; mais, d'ici-là, je pouvais toujours continuer. La précision de cette miraculeuse opération, les précautions que je m'étais longtemps condamné à prendre, me garantissait que, puisque j'avais pu redescendre, rien ne m'empêchait de décoller encore. Il y avait mieux : mes aventures et méssa-

ventures m'ayant fait connaître et estimer, mes amis étaient devenus plus nombreux. Aussi signalai-je pour le film *Le Printemps de la Vie*, dont Collen Moore et Gary Cooper étaient les vedettes. J'avais carte blanche en ce qui concernait les séquences aéronautiques. Je devais assembler une escadrille, lui faire exécuter des exercices de groupe et trouver des gars capables de réaliser les trois passages de gueule intentionnels prévus au scénario. Je me trouvai de nouveau aux prises avec les problèmes qu'il m'avait fallu résoudre autrefois pour moi seul.

Mettre au point les trois ratatinages en question avait déjà de quoi occuper pas mal un seul homme. Devant, par-dessus le marché, trouver suffisamment d'avions anciens ou reconvertir des appareils de types plus récents de façon à les faire passer pour des bécanes de 14-18 et dégouter le terrain de Californie du Sud qui pourrait à la rigueur passer pour un coin du Nord de la France, je me trouvais particulièrement occupé.

Pendant dix jours, nous nous baladâmes en bagnole à travers les montagnes entre Santa-Ana et Capistrano. Enfin, je découvris un terrain qui correspondait à ce qu'il me fallait et qui semblait également convenir au directeur de production et au réalisateur. Le lieu était tout plat, bordé d'eucalyptus géants. Là dedans, notre bagnole enfonçait dans la boue jusqu'aux essieux. Il faudrait pomper l'eau sur plus d'un kilomètre et poser dix kilomètres de fils téléphoniques d'ici au poste le plus proche. Malgré tout, c'était bien l'endroit idéal.

Il n'y avait qu'une mince couche de boue sur

un lit de roches. Nous asséchâmes et consolidâmes le terrain avec un mélange de sable et de traverses de chemin de fer, un rouleau compresseur se chargeant de niveler le tout.

C'est ainsi que, pendant les mois de pluie, on monta là-haut des matériaux pour bâtir des hangars, des tentes, du matériel de guerre ; que des attelages de mulets parcoururent la petite ville et ses alentours déserts, car nous étions à vingt-cinq kilomètres de toute route nationale, ces attelages donc traînaient des fourgons, des voitures et même des camions à travers la boue.

J'avais bien mes avions fraîchement reconvertis en vieux zincs, mais pas de pilotes. Clarke et Tomick tournaient dans *Les Anges de l'Enfer* ; Loop-the-Loop Murphy et Al Wilson tournaient pour leur propre compte, Leo Nomis était sous contrat à la Paramount. Enfin, je pus atteindre Ross Cooke, celui-là même qui dirigeait mon équipe de secours au Texas. Il signa le premier et devint mon assistant. Après des essais multiples, j'engageai Baker, Soffer, Spencer, Hayn, Phillips et Baxter. Nombre d'entre eux n'étaient pas à poste fixe, aussi ne les utilisais-je point dans l'escadrille proprement dite. Quelle escadrille que celle-ci, en effet ! Jamais, je crois, on n'avait rassemblé des gens aussi dissemblables : aucun d'eux, avant d'entrer dans l'aviation, n'avait eu la même position sociale. Il y avait un pasteur évangéliste défroqué qui jurait comme un charretier, un ingénieur, un as de 14-18, le fils d'un millionnaire, un blanc-bec qui avait fait de la tôle, un journaliste et un avocat stagiaire.

Tous les matins, une fois que les mécanos



avaient fait un peu chauffer le moteur, démarrait la plus belle formation que j'aie jamais dirigée. Elle était d'abord en échelle, puis, se scindant, prenait l'allure d'un vol de canards, en V, et enfin s'alignait. Le vol en formation, les atterrissages groupés, les simulacres de combats aériens, tout cela c'était de la petite bière. Restaient les écrasements au sol. Ça, c'était une autre paire de manches.

— Voyez-vous, me dit George Fitzmaurice (1), pour le premier, vous devez capoter, mais pas pour le second. Malgré tout, démerdez-vous pour qu'il soit assez époustoufflant. Nom de Dieu ! vous pouvez bien me faire un écrasement au sol vachement terrible sans foutre votre zinc les quatre fers en l'air !

Je commençais à me demander si ces gens-là n'exagéraient pas un tout petit peu en nous demandant, à moi et à mon avion, des choses à peu près impossibles à faire quand on est en train de se casser la gueule et que les instruments de bord ne répondent à peu près plus aux commandes.

Mais ce n'était pas fini. Je n'étais pas encore au bout de mes étonnements et de mes peines en ce qui concernait le premier ratatinement. On me montra l'endroit où je devais m'abattre. On avait dessiné un cercle de trois mètres de diamètre. De toute manière, il fallait qu'une bonne partie de l'avion en perdition tombât *juste* dans ce cercle.

(1) N. D. T. — Fitzmaurice, un des spécialistes du film de guerre (série 1925-1935). Son meilleur dans le genre est *The Dark Angel*, qu'il réalisa vers 1928.

— Hum ! hum ! fis-je, légèrement sceptique quant à la possibilité d'accomplir une pareille singerie. Il y a un petit peu d'abus, messieurs, ajoutai-je pour moi-même.

Exiger que je commence ma chute brutale-ment sous un angle d'au moins quarante-cinq degrés et que je la termine à l'intérieur de ce ridicule petit cercle ! Et avec ça, j'avais un vent contraire, directement dans ma queue, la poussant : il fallait tomber juste dans le cercle en piquant à cent trente à l'heure étant donné ce vent du diable ! Ces gens-là commençaient vraiment à me prendre pour Jupiter en personne, ou bien ils se payaient ma tête sur un plateau d'argent. Je fis un rapide calcul et décidai d'essayer, fixant le premier point d'impact légèrement en arrière du cercle. J'allais leur faire voir comment je m'appelais. Poussant ceux qui étaient attroupés autour du cercle tracé à la craie sur le sol, je tirai mon mouchoir de ma poche.

— Je vais vous servir quelque chose d'encore plus raffiné que ce que vous m'avez demandé, dis-je. Je parie que, lorsque la poussière se sera dissipée, on constatera qu'une partie quelconque du zinc recouvre le mouchoir.

Ceci dit, je déposai le mouchoir au centre du cercle et on ouvrit les paris. Et puis, tandis que le moteur tournait au ralenti, je me rendis à mon infirmerie de campagne et me fis examiner de la tête aux pieds par un médecin. J'avais décidé de pratiquer ainsi désormais par surcroît de précaution avant chaque vol. Je gagnai mon bord et roulai vers les caméras. Acteurs et techniciens arboraient cette gravité que je leur avais toujours

vue avant mes numéros de haute école. Ils observaient une sorte de minute de silence. Cela serrait le cœur et ne pouvait être photographié par aucune caméra du monde et ne pourrait jamais être transmis à aucun spectateur. Ceux qui m'avaient déjà vu exécuter mes exercices d'effroi craignaient plus encore que ceux qui ne m'avaient jamais vu de près, surtout les acteurs, que le scénario mettait davantage encore dans le bain, dans l'odeur de mort et de sang.

En l'air ! En l'air pour ajouter encore une victime à la liste déjà longue, se chiffrant par escadrilles entières, des avions que, comme à plaisir, j'avais envoyés *ad patres*. En l'air pour mon premier cassage de bois préparé à l'avance depuis la raclée que j'avais prise en tuant mon dernier Fokker D-7. On a beau dire qu'un aviateur échaudé craint de décoller froidement, je venais de prendre le départ pour un nouveau cassage de gueule maison.

Moralement, il est désagréable de détruire du matériel en bon état. Je m'étais attaché à ces petits avions de 14-18 et ce n'était pas sans un serrement de cœur que je les menais à la mort.

Et déjà, c'était la fin : la ligne des arbres qui bordaient le terrain. Je coupai un bouquet de feuillage en passant, une belle gerbe. Cela ferait encore un peu plus d'effet sur la pellicule de la boîte à conserve : j'y avais pensé depuis longtemps, mais je m'étais bien gardé de les en prévenir, histoire de leur faire croire que j'allais rester pendu à un arbre comme un pyjama de cauchemar. Et voilà le sol. Hop ! je racle. Le nez touche. Plus haut. Verticale. Là, une aile prend

le choc à ma place sur le côté et voici mon avion qui montre son ventre au soleil. Et voilà, ça ne bouge plus. Parfaitement, M. le metteur en scène est servi. Je fis un petit rétablissement et, avant de sortir, je pris le mouchoir qui n'avait pas bougé d'un pouce.

L'écrasement suivant était particulièrement empoisonnant. Je me demandai longtemps comment on pouvait bien produire un effet bœuf sur le spectateur si on ne se retournait pas après avoir piqué du nez. Casser le train d'atterrissage et faire hoqueter l'avion sur le ventre n'avait rien de particulièrement terrible à voir. Une idée me vint : mettre un contrepoids au bout de la queue de sorte que, au lieu de s'élever jusqu'à la verticale après le heurt du nez de l'appareil, elle l'attirât en arrière. Je fis un essai. Quelle drôle d'impression ! Quel drôle de vol ! En dépit de mes efforts pour compenser le contrepoids placé à l'arrière par un angle d'incidence très accentué vers l'avant, l'avion volait la queue basse.

Lors des dernières instructions, je fus épouvané à la nouvelle qu'une femme, personne d'autre qu'une femme, se trouverait sur le terrain non loin de l'endroit où je viendrais me casser la gueule. L'actrice, Opal Boswell, avait le plus grand courage qui soit au monde — c'est-à-dire beaucoup plus qu'il n'en fallait pour sa petite santé. Je l'avais déjà vue jouer quelques jours auparavant, refusant de se faire doubler dans des scènes où elle devait se glisser dans un fossé bombardé. Elle n'avait pas bronché sous les explosions qui projetaient les pavés à ses pieds. Mais demeurer en place sur un terrain vers lequel

se dirige un avion qui n'obéit plus aux commandes, c'est bien autre chose. Effrayé, vous pouvez aussi bien courir juste à l'endroit où il va s'écraser. Si le pilote a le temps de vous apercevoir, il peut changer de cap, mais vous pouvez vous aussi changer subitement de direction au même instant. Un avion qui dégringole ne prend pas note de vos desiderata. Tout ce que l'on peut faire, c'est de lui faire prendre telle ou telle position tant qu'il est encore temps de se servir des commandes, car après...

On traça une ligne qu'Opal Boswell ne devait pas dépasser avant que l'avion n'ait touché le sol du nez et que l'hélice ne se soit fracassée. Si jamais cette ligne de craie ne la retenait pas, elle se ferait complètement ratatiner par l'appareil, ou bien elle recevrait une volée de pièces détachées à travers le portrait.

On répéta encore une fois. J'amorçai un piqué. Elle ne bougea pas. Je redressai et je fis un petit tour. Je revins cette fois pour de vrai après avoir bien repéré l'emplacement des caméras, de l'équipe de secours, de l'actrice attendant de jouer son rôle. Je la vis courir vers la ligne tandis que je tournai au-dessus du terrain. Je plongeai. Zut ! elle avait dépassé la ligne. Elle était passée sous l'aile. Je ne la voyais plus. Tout ce que j'allais faire pouvait s'avérer faux. Si je dépassais les caméras, tout serait foutu et je pourrais faire un massacre de techniciens. A gauche... Et si elle était à ma gauche ? Ah ! tant pis pour elle. Je ne devais toucher rien ni personne d'autre que l'endroit fixé et encore pas avant de savoir où se trouvait la fille. Il fallait que je la voie. Il fallait

que je voie l'endroit où je devais dégringoler. Je levai le nez de l'avion, et, ensuite, j'amorçai un piqué quasi vertical. Je tâchai de faire, à ce moment-là, comme j'avais fait vingt ans auparavant en piquant au bord de la falaise. L'endroit indiqué était vide et la fille se tenait à quelques mètres de sa ligne. Une aile se plia en accordéon. Le nez toucha. L'avion se balança sur sa pointe, tournoya et, sous l'effet du contrepoids, s'en alla tomber queue la première quinze mètres plus loin. Je ne me serais jamais douté qu'un avion soit fait pour faire des trucs de ce genre. Grâce au ciel, la fille était loin !

Au moment du heurt, je pensai au major Kirk, ressentant une douleur dans mon cou. A terre, je l'examinai. Les vertèbres étaient bien en place. Il avait supporté le choc. Phillips n'eut pas autant de chance que moi : arrachement des ligaments du cou en volant pour le film *Les Anges de l'Enfer* ; Ross Cooke et Hal Rhouse eurent une collision en l'air ; Spencer s'écrasa contre un arbre ; Baker contre une traverse ; Hay se perdit dans les Appalaches ; Baxter périt avec un étudiant qui avait bousillé les commandes ; Crosson eut un accident dans l'Imperial Valley. De toute l'équipe des trompe-la-mort, il ne restait plus que Charlie Stoffer et moi. Nous ne voulions pas les remplacer par d'autres. En ce qui me concerne, je continuai à mener gentiment mon petit train-train de capotages en écrasements au sol, de plus en plus persuadé que *n'importe quel pilote pouvait faire de même sans se tuer ni tuer ses passagers.*

En effet, que pouvait redouter un pilote bien

entraîné dans un accident au sol ordinaire, puisqu'il avait l'initiative des opérations et des conditions relativement plus favorables ? Pour lui, pas d'endroit où il fallait obligatoirement cogner du nez, pas de caméras pour le regarder — rien du sensationnisme exigé par le cinéma.

### CHAPITRE XXIII

Les gens de cinéma, voyant que j'étais toujours en vie et que j'avais pourtant satisfait à leurs demandes les plus extravagantes, commencèrent à me regarder d'un autre œil : vraiment, je n'étais pas un casse-cou, mais un technicien. J'avais toujours réussi tous mes numéros, cela grâce à de continuels efforts, une étude approfondie des conditions, un grand entraînement pour me maintenir en forme, tous réflexes au point. Seuls de petits détails pouvaient me vaincre — appelez-les comme vous voudrez : hasard, fortune, destin ou Dieu.

Ainsi, sauf pour vendre des sacs, je ne m'étais jamais arrêté de voler et pourtant je faisais de vieux os dans la profession, bien que je n'y eusse point choisi la voie large. Autrement dit, j'avais un sacré pot. Un vieil Indien Navajo, à qui

j'avais donné son baptême de l'air, apprenant ma spécialité, voulut voir un film où je me produisais. Il resta assis pendant trois séances dans un permanent et, en sortant de la salle, resta longtemps silencieux. Nous avons quitté la petite ville et marchions aux abords déserts de la Réserve.

— Voyez, dit-il.

Il désignait un scorpion et, ce disant, il avait sauté aussi haut que possible et, retombant, avait écrasé l'animal venimeux.

— En avant, dit mon chef indien.

Nous fîmes quelques pas et il s'arrêta.

— Retournons, dit-il.

Le scorpion émergeait lentement du sable, secouant les pattes.

— Il a la vie dure, ce démon-là ! dit-il en hochant la tête. Il y a des gens qu'on tue d'une chiquenaude et d'autres que rien ne peut tuer.

J'aimais beaucoup cet apologue vécu. Le chef Navajo disait vrai. Pour des raisons inexplicables, il y a des gens qui ont la vie cent fois plus chevellée au corps que d'autres : ce sont ceux-là mêmes qui ne craignent pas les bobos. Certains, lorsqu'ils sont enfin frappés à mort, gardent leur sang-froid jusqu'au dernier souffle. Il est bon d'entraîner son esprit à ces tensions extrêmes, à condition qu'il les puisse supporter.

Ma douleur au cou passée, j'acceptai de faire le pilote d'essai pour Anthony Fokker, dans l'Est. Il s'agissait d'un nouveau modèle belge. A peine m'étant posé avec cet appareil à l'aérodrome Roosevelt, décidai-je, pour la première fois depuis dix ans, de prendre des vacances, que

je reçus l'habituel télégramme de Hollywood. « Nous n'avons besoin que d'un seul accident au sol, disait le directeur de production, et nous serions heureux si vous vouliez bien venir demain choisir le terrain avec nous. En même temps, nous choisirons l'endroit où nous pourrions simuler la chute d'un avion dans une cascade. Pour ce dernier cas, il n'est pas possible que vous vous trouviez à bord, aussi l'avion sera-t-il lancé. »

Le lendemain, en compagnie de l'équipe technique, je me trouvais au lac Sherwood, à soixante kilomètres environ de Hollywood. La pièce d'eau était entourée de montagnes et s'achevait par une chute entre des rocs à pic. Il y aurait assez de place si l'avion allait tout seul où il était supposé aller, sinon il y aurait de la casse et pas de bonne prise de vues.

— Pourquoi ne faites-vous pas le truc pour de vrai ? demandai-je au réalisateur.

— Impossible, vous ne pouvez vous embarquer dans de telles conditions : vents et rochers.

— Si cela est possible, je le ferai. Le coup de l'avion sans pilote, c'est trop risqué.

C'est ainsi que je ferais deux numéros au lieu d'un dans ce film. L'autre site était plus commode : un plateau rongé par le soleil et bordé de chênes séculaires en deux rangées convergentes. Au point de convergence, les caméras seraient placées au bord d'une ravine. Tandis que les charpentiers bâtissaient la tour des caméras, je m'assis et je vis que l'on avait passé le sol à la tondeuse mécanique pour éviter que mon acci-

dent ne provoquât, au cas où mon essence prendrait feu, un incendie de forêt. On plaça une corde derrière laquelle spectateurs, techniciens, secouristes devaient demeurer. L'avion était extrêmement souple, mais il y avait du jeu dans le levier du gouvernail. Il aurait fallu une révision complète: On n'avait pas le temps. Il fallait exécuter le numéro prévu, quel que fût l'état des commandes. Assis à mon poste de pilotage, je me dis que j'en avais marre de gagner ma croûte de cette manière et que j'aimerais bien me reposer et me marier. Quelle femme accepterait que celui à qui elle a lié sa vie risque la sienne quotidiennement ? Cette fois encore, je partis quand même lorsque le metteur en scène agita son drapeau rouge.

Je descendais. Un groupe de chevaux ayant rompu leur attache bouchait la prise de vues et pourtant l'endroit où je devais tomber était là tout près, juste au-dessous de moi. Il était trop tard pour redresser. Catastrophe ! Emu, je venais de manquer la pédale du gouvernail : mon pied avait glissé sur la fameuse manette qui avait du jeu. J'allais aller tomber cinquante mètres plus loin qu'il n'était prévu, c'est-à-dire en plein milieu du groupe des techniciens, des spectateurs et des amis. Je ne pouvais, au bout de tant d'années de carrière, accepter la perspective de ce cauchemar qui m'avait toujours hanté au cours de mes exercices les plus risqués : tuer des gens. Vite, je pris à gauche. Mais, là aussi, il y avait quelqu'un : mon vieux copain, le cameraman Elmer Dyer. Ah ! s'ils avaient su ma truille, en bas !

Je me flanquai le manche à balai au creux du bide. Je savais bien qu'une telle position du stick me destinait à l'embrochement si jamais les ceintures de sécurité claquaient. J'étais en position pour faire un sacré tire-bouchon et Dyer devait continuer à tourner son moulin et il continuerait jusqu'à ce que je sois tombé, même si lui se trouvait sur le chemin de ma chute. L'appareil se renversa et plongea. Je coupai l'allumage. Le moteur s'en alla prendre un bain dans le réservoir d'essence, le train d'atterrissage vint faire une visite de politesse à l'intérieur du fuselage, sans oublier ses roues à la porte. Tout était en miettes. J'eus l'impression de recevoir un sacré coup de bambou au côté droit, mais j'étais trop occupé à dégager mes pieds, voyant que le moteur s'amenait en roulant et allait visiblement me les écrabouiller. Dyer se précipita vers la carlingue et m'aida à sortir. Ses yeux brillaient de reconnaissance.

— Merci... tu m'as sauvé la vie.

— Il était moins une pour toi, dis-je simplement.

— Tu parles... Mais attends un moment que je développe ce que je viens de prendre. Tu vas voir si c'est du tonnerre comme scène.

Près comme il était, en effet, il devait avoir filmé un truc plutôt bath, mais ce n'était pas ce que prévoyait le scénario et ça ne serait pas « bon pour l'image ».

— Mon vieux, j'aimerais mieux aller voir le bib, dis-je.

J'avais sacrément mal. Le docteur me dit qu'il

y avait quelque chose de cassé et qu'il fallait que je passe à la radio. Cinémathus me passa à la radio. « Rien de cassé », dit-il. Et moi qui espérais que le machin du lac Sherwood serait reporté à quelques semaines de là, zut !

## CHAPITRE XXIV

C'était la première fois depuis le début de ma carrière que j'avais l'amertume d'une pareille défaite. J'avais manqué mon coup.

Rentré à mon hôtel, je ne parvins pas facilement à me déshabiller. Il n'y avait rien de cassé, mais j'avais les muscles salement froissés. Le plus difficile, ce fut de me baisser pour ôter mes godasses, aussi les plaçai-je assez haut. Et ainsi en fut-il trois jours durant. Il pleuvait. La douleur montait jusqu'à mon cou. Au bout de trois jours, le directeur de production me passa un coup de bigophone. Ils avaient dégotté un autre zinc. L'équipe de secours était prête. L'appareil avait été vérifié. Je n'avais plus qu'à le mener à la morgue dès le lendemain.

Le lendemain matin, à six heures moins cinq, j'attrapai un rouleau de leucoplaste et une paire

de ciseaux et je m'en collai par tout l'abdomen. Debout, j'attrapai la chaise : la chambre dansa un moment autour de moi. Les choses reprirent leur place habituelle et je me dirigeai vers la salle de bains pour me raser, opération qui dura assez longtemps puisque j'avais une barbe de quatre jours. J'étais livide comme les bandellettes d'une momie. Il était naturellement encore bien plus difficile de lacer mes souliers, étant donné le leucoplaste. Si je faisais venir quelqu'un pour m'aider, le numéro serait remis à plus tard et j'aimais autant en être débarrassé une bonne fois pour toutes. Depuis trois jours que j'étais au lit, je vivais sans cesse dans ma tête cette première dégringolade ratée et j'aspirais à me venger, à leur prouver que vraiment j'étais toujours aussi habile qu'auparavant. Mais n'allais-je pas me condamner définitivement, me faire mettre au rebut ? Ah ! j'allais une fois de plus faire palpiter le cœur des acteurs et des techniciens.

Nous filions dans le matin couvert de pansements de nuages à travers lesquels se montrait une blessure de soleil. Les jardins fleuris nous offraient le premier garde-à-vous mal éveillé des bougainvilliers, des pois de senteur, des glaïeuls et des roses Cecil Brunner. La production avait décidé que le lieu choisi la première fois n'était pas satisfaisant et l'on m'avait demandé de venir reconnaître le nouveau. Maintenant que je m'étais durement familiarisé avec l'autre, j'aurais autant aimé ne point changer. Mais il me vint aux oreilles de très mauvaises nouvelles. Autrement dit, on me demandait de compliquer

l'exercice : il fallait maintenant toucher le sol du nez, retourner le zinc, voler à l'envers et enfin toucher du nez une nouvelle fois, définitive celle-là.

Un sentiment d'impuissance montait en moi. Les branches d'un gigantesque tamara bordaient le terrain à ma gauche. A droite, la terrible armée des caméras. Entre ces deux parallèles, il n'y avait guère plus de quarante mètres. En face, un fossé en arrière duquel se trouvaient d'autres caméras, les camions du son et les groupes électrogènes mobiles. Au centre de cet espace d'U, une botte de paille indiquait l'endroit où je devais mettre fin aux jours d'un autre avion. Là, d'ici une heure, ma tête à quelques pouces du sol, le zinc offrirait son ventre au soleil ; l'avion et moi, nous aurions tous deux les quatre fers en l'air.

Voler sur le dos exigeait que je heurte le sol pour la première fois suivant un angle extrêmement précis. Il ne fallait pas que j'accroche le train d'atterrissage. Si j'arrivais trop à pic, le moteur serait projeté vers moi. Il fallait accomplir un mouvement continu, sans rupture. Et quel choc allait m'être transmis ? Si je disais que mes vertèbres n'étaient pas en état de le supporter ! Bah ! cela me donnait les jetons, mais dans une heure tout serait fini ! Je ne pouvais confier mes craintes à personne, sauf peut-être au docteur Cinémathus, et encore. Ne m'avait-il pas dit déjà que, à mesure que je vieillissais, mes os devenaient plus faciles à briser et que j'abusais vraiment de leur capacité d'absorption des chocs.

Et je pensais avec étonnement à tous ces gars



que l'on avait froidement envoyés à la mort et qui savaient qu'on les y envoyait. En particulier, je pensais à Al Wilson, un des as les plus spectaculaires. Pour un film, il avait signé un contrat qui l'obligeait à exécuter un tonneau avec un bombardier. J'avais dit qu'il ne serait pas possible de redresser l'appareil et que je voulais bien le prouver si l'on me donnait vingt-cinq dollars pour accomplir le numéro et dix mille dollars de pari. Mais je ne voulais emporter personne. Al voulut quand même essayer et il préféra emmener un de mes meilleurs mécanos pour le lancement de fumée. Naturellement, tout se passa comme je l'avais prévu. Le zinc ne se redressait pas. Al avait fait signe au gars de sauter en parachute et il avait sauté, mais le mécano n'avait pas entendu et il avait lâché sa fumée et s'était écrabouillé avec l'avion. Pendant quelque temps, on lui enleva sa licence de vol. Quelques années plus tard, Al devait se tuer dans une collision impossible à éviter.

Revenons à mes oignons. Les caméras étaient en ordre de marche, les micros camouflés derrière un boqueteau d'arbustes à moins de deux mètres de la botte de paille. J'étais en place. Quand le chef de mon équipe de secours m'attachait ma ceinture de sécurité, elle se trouva si serrée du fait de l'épaisseur de leucoplaste collée sur ma poitrine, que je fis une sacrée grimace quand il ferma la boucle. Il m'était impossible de faire une inspiration profonde.

Une fois en l'air, le signal vint vite. Il y avait des yeux de femme qui priaient pour moi dans le soleil. Damnée fille, c'était bien de cela qu'il

s'agissait ! Je devais accomplir un boulot scientifique. Les constructions faites de main d'homme que je pouvais apercevoir tout en bas me semblaient des monuments de peuplade pygmée. En dépit de l'atmosphère de drame dans laquelle se passe l'action, il manque toujours à un film le tragique d'un véritable accident. Maintenant, tout le monde se taisait : le micro ne devait enregistrer que le bruit du moteur et de l'écrabouillement. Je ne voyais plus le sol. Je ne voyais plus le tamara, ni les camions du son. Aussi loin que ma vue s'étendit, il n'y avait plus de caméras, plus d'équipe de secours, plus de spectateurs. Seul existait pour moi, seul visible : le point de chute. La terre grise. La botte de paille. La botte de paille... La botte de paille... Encore et toujours la botte de paille ! L'hélice se brise. J'ai la respiration coupée. Mais la carcasse se relève. Ça y est, j'ai rebondi en l'air. C'est amusant de marcher la tête en bas : on se sent naturalisé mouche. La paille, si jaune, frappe mes yeux. Stop ! ça suffit maintenant. Le choc fut si dur que je fus littéralement aspiré hors de mes ceintures de sécurité, éjecté comme du lait du pis d'une vache quand on appuie dessus. Je dégringolai sur l'extrémité de la botte de paille sur laquelle l'avion voulait bien se pousser pour me faire une petite place. Objectif atteint.

## CHAPITRE XXV

J'étais couché sur ma botte de paille. L'avion achevait son agonie. Il perdait son sang d'huile. Il était mort. Mon vieil ami avion était mort. Son corps serait enterré parmi les objets inutiles d'une époque morte. Ses instruments de bord encore récupérables serviraient à enseigner l'art de voler aux néophytes. Mais son âme, emportée sur des brises légères et par les vents sauvages, son âme montant jusqu'aux hauteurs enneigées, inspirerait bien des vocations de pilotes, les amenant jusqu'au grand mur que, d'une manière ou d'une autre, ils devraient tous franchir un jour.

Les avions aussi sont couverts de lauriers et finissent un jour par voir leurs fils en être couverts à leur tour, tandis qu'ils sont mis au rebut. J'étais, moi, pour eux, le nautonier de la mort. Pour moi, il en allait de même : aujourd'hui,

j'étais à l'honneur ; mon habileté ne serait plus demain qu'une trace sur une vieille page d'un vieux volume pourri par le temps.

Il y avait des voix au loin. Non, je n'étais plus dans la carcasse, les courroies des ceintures de sécurité avaient sauté. Je portai ma main à ma bouche. Je m'aperçus qu'elle était rouge. Je l'essuyai avec mon mouchoir. Non, je n'avais pas de blessure. D'où cela pouvait-il bien venir ? Retourné, l'avion avait parcouru au moins trente mètres au cours de son rebond. Je ne voulais voir personne. Je ne pouvais pas respirer.

Il fallait que j'aille voir le docteur Cinematus et que je passe à la radio. Dans la voiture, j'eus l'impression que ma gorge était pleine d'une chaleur désagréable. J'avais mal au creux de l'estomac. J'avais l'impression que j'allais mourir, que j'allais vomir. Je ne voulais voir personne. J'avais hâte d'être seul. Je me sentais faible comme un enfant. En effet, je vomis. Ce n'était pas du jus d'orange. C'était rouge, mousseux. C'était cela qui m'empêchait de respirer, qui bouchait ma gorge. Maintenant, ça allait mieux. Cependant, j'étais faible, faible, faible...

J'étais dans l'appareil de radiographie. Il me semblait que cela durait plus longtemps que d'habitude. Je sortis. Cinematus avait dû aller développer ses clichés. Je m'habillai.

— Inutile, dit-il, cette fois vous allez aller au lit pour un bon moment. A l'hôpital, oust !

— Mais...

— Une côte vous a accroché les poumons.

— Mais on pourra aussi bien m'arranger cela chez moi.

A mon hôtel, une floppée de courrier de messages téléphoniques m'attendait. On me demandait si je voulais essayer des appareils pour le compte de la General Tire and Rubber Company — deux mille dollars pour un boulot d'un jour. Histoire de connaître la résistance des pneus, il s'agissait notamment de flanquer une bagnole dans un mur. Je téléphonai à ces gens. Il fallait que j'aille jusqu'à Akron. Ce n'était pas ici. Je décidai de ne pas prendre l'avion. Le train me donnerait le temps de me remettre un peu. J'avais déjà plusieurs jours rien que pour aller à Chicago.

J'étais dans le train. La rieuse Californie s'estompait. Je pensai à ma vieille copine, la romancière britannique Alice Williamson, qui a écrit de si belles pages sur cette région. Le trajet de ce train s'effectuait en effet dans un paysage enchanteur. Combien c'était confortable de se trouver dans le train. L'avion vous oblige à rester éveillé, à faire partie du siècle dans lequel nous vivons, tandis que le train permet l'évasion. Mais nous approchions de Chicago. Il soufflait un sacré blizzard de mars. J'allais plus loin. J'allais pouvoir continuer à dormir dans mon compartiment jusqu'à Akron, non sans avoir changé de train. D'ici une semaine, je serais de retour.

## CHAPITRE XXVI

Une semaine plus tard, je n'étais pas de retour. Il fallait le temps de mettre au point la bagnole, de façon que toute la force portât sur les pneus. Il s'agissait d'un tout nouveau modèle dans lequel la G.T.R.C. mettait toute sa confiance.

Il ne fallait pas que le mur dégringole d'un seul coup. Pour éviter cela, on fit des fondations de soixante centimètres et le mur s'élevait à soixante-quinze centimètres au-dessus du sol. Il avait environ vingt-huit centimètres d'épaisseur. Il était fait de briques creuses emplies de ciment armé. Il devait représenter un poids supérieur à dix tonnes.

Pendant ce temps-là, mes côtes et mes poumons avaient trouvé le moyen de se porter comme un charme et mes bleus tournaient au

jaune. Dans cet essai, il y avait plusieurs manières intéressantes de s'y prendre. Par exemple, en bloquant en pleine vitesse, on pouvait fort élégamment se briser le cou. C'est alors seulement que je commençai à me dire que j'étais allé un peu fort. Ce genre de choses me reportait bien loin en arrière, aux exercices que je faisais avant de faire le singe en avion. Que ce fût pour le cinéma ou pour le compte d'une compagnie caoutchoutière ne changeait rien à la chose.

De toute manière, j'étais dans la voiture et le compteur marquait quatre-vingt-dix à l'heure. Il suffisait de très peu de chose pour que j'arrive à cent à l'heure et aussi pour que je ne puisse pas remplir mes engagements antérieurs en fait de cassage de gueule en avion. La cible peinte sur le mur devenait de plus en plus énorme à mesure que les secondes s'écoulaient.

Paf ! Tête la première. Comme je l'espérais, grâce aux fameux pneus, la bagnole rebondit. Contrairement à ce que j'attendais, par contre, mon individu, comme un vulgaire paquet de linge sale, suivit la ligne de moindre résistance et s'en fut à toute voile dans l'air trop bleu. Selon mes conjectures, j'aurais dû être projeté par-dessus le mur, en direction de Chicago ; mais, au contraire, je faisais l'homme-oiseau en direction de Cleveland. Ça ne devait pas durer. J'étendis le bras droit pour amortir l'atterrissage et protéger mes côtes capricieuses. Tout allait bien, mais, quand je me relevai pour les photos de publicité, je constatai que je m'étais ouvert le genou. Je me fis transporter d'urgence à l'hôpital. Le point de suture ne se faisait pas aussi

vite que je l'aurais voulu. Un avion m'attendait qui devait me ramener vers Chicago où j'avais rendez-vous avec une femme. Quand je montai dans l'avion, la suture se révéla mal faite. Je n'allais pas m'amuser à retourner à l'hôpital d'Akron, alors que Cleveland était à moins de cinquante kilomètres de l'aérodrome. Là, je fis appeler un chirurgien que j'avais connu en Italie en 14-18 et je téléphonai à Chicago que je serais en retard.

Naturellement, quand j'atterris à Chicago, il n'était plus question d'un dîner dansant.

J'avais promis de participer à une course aérienne contre la montre où mon principal adversaire serait le capitaine Arthur Page, que j'avais connu autrefois à l'armée. Il semblait bien que j'avais perdu. Page était en tête. Soudain, son avion piqua vers la foule et le parc de voitures. Je savais bien qu'un vieux roulier comme Page n'accepterait pas de tuer un tas de gens pour se tirer d'affaire. Il vira. Il n'y avait plus que des débris. En le voyant tomber, je n'avais pu m'empêcher de m'agenouiller et les points de suture avaient à nouveau craqué, mon pantalon était inondé de sang. Je me relevai. Un type m'appelait, tendant un télégramme. Le studio m'avertissait que tout était prêt pour le cassage de gueule du lac Sherwood. Très peu pour moi en ce moment. La course contre la montre était finie pour moi, puisque Page était mort. J'allais m'en aller, quand Jerry McClevand me proposa de m'en retourner jusqu'à la côte en avion. J'avais connu Jerry à Cleveland et j'avais fait pour son compte un vol jusqu'à Columbus

la nuit où la prison avait brûlé et où quatre prisonniers avaient trouvé la mort.

— D'ac, dis-je.

Je serais à Los Angeles le lendemain soir, en comptant douze heures pour remplir les réservoirs, manger et prendre un peu de repos. C'était un vol de tout repos en passant par Kansas City et Wichita. Là-bas, je retrouverais la femme. Le ciel me donnait des idées. Elles germèrent entre Chicago et Kansas City : je ne pouvais pas ne pas penser à cette femme. Je me sentais seul dans le ciel, seul en dépit du bourdonnement régulier de mon moteur. Entre Kansas City et Wichita, des images m'empoignèrent. Il faisait beau. Amarillo et bientôt Albuquerque : il fallait que je lui parle, que je lui dise ce qu'elle m'inspirait. Elle était la même qu'il me fallait. Jamais elle ne se serait foutu dans mes pattes pour m'empêcher de faire mon boulot, puisque, lorsqu'elle ne jouait pas elle-même, elle venait assister à mes numéros, le cœur battant, mais ne me suppliait jamais de ne les point accomplir. Oui, bien sûr, c'était une vie d'insécurité, de craintes, de prières que je lui allais imposer. Elle devrait souffrir en silence, elle serait continuellement assise sur un baril de poudre. Avec moi, elle espérerait ; avec moi, elle aurait mal. Je lui parlerais de la nuit, des étoiles. San-Bernardino. La senteur des orangers montait jusqu'à moi. Je lui parlerais aussi du parfum des orangers en fleur. Les lumières de Los Angeles.

De ma vie, je n'avais jamais atterri de manière aussi brusque, aussi nerveuse. Je savais pourtant ce que j'allais lui dire, tout ce que j'allais lui

dire et par quoi je commencerais. La seule chose à laquelle je n'avais pas pensé, c'était qu'elle m'attendit à l'aérodrome.

— Voulez-vous que nous pilotions nos vies ensemble ?

Je ne trouvais pas autre chose. J'avais commencé ma phrase sur un ton très haut et voici qu'elle s'achevait tout au fond de ma gorge. Impossible de parler de la lune, des étoiles, du ciel et des lumières, des orangers en fleur.

Je devais avoir le visage plein d'huile. Tout ce que je méritais, comme réponse, c'était un pied de nez.

— Dick Grace, dit-elle, vous dormez debout et vous êtes complètement toqué. Vous êtes l'homme du vertige.

Elle sourit et après un moment ajouta :

— J'aime le vertige. Pilotons ensemble nos vies.

Les étoiles, la lune et les orangers en fleur étaient superflus. Ce n'était pas une fille qui puisse le moins du monde s'intéresser à ces balivernes.

## CHAPITRE XXVII

Le retour aux écrasements sur mesures devait être aussi le retour aux réalités. J'allai donc voir le docteur Cinémathus. Il se fichait de mon genou comme de sa première liquette, mais ce qui ne lui plaisait guère, c'est que mes côtes avaient à nouveau exécuté un drôle de rapprochement diplomatique dans la direction de mes poumons.

Il regardait d'un drôle d'œil. Cela me rappelait la fois où j'étais venu le trouver pour lui demander de me couper un doigt cassé parce que je n'avais pas le temps d'attendre et de le faire plâtrer, exécutant un boulot à deux cent soixante-quinze dollars par semaine pour Meriam Cooper. Il s'était tranquillement assis et m'avait dit : « Non, mais dites donc, mon vieux, est-ce que vous m'avez bien regardé ? Jusques à quand allez-vous continuer à gagner votre croûte en faisant de pareilles idioties ? »

Cette fois-ci, je jetai un coup d'œil par la baie sur Wilshire Boulevard.

— Un de ces quatre, vous allez finir par vous casser la gueule pour de bon, dit Cinémathus.

Je sortis. Ma fiancée m'attendait. Nous partîmes à la recherche d'un appartement. Sur le Ventura Boulevard, dans San Fernando Vall, nous vîmes un écriteau : « A vendre ». La maison était peinte en vert et les volets en violet passé. Un ex-sheriff du Texas nous reçut. Le parquet pliait sous lui.

— C'est du solide, dit-il en flanquant un coup de pied dans un placard.

— Sautez un peu, dis-je, pour voir jusqu'où vous disparaîtrez !

Le point de vue était agréable. Mais à quelle distance se trouvait-on des aérodromes ?

— A égale distance à peu près du Metropolitan Airport et de l'United Airport.

Ce fut ce qui me décida : c'était pratique pour aller travailler.

— Vendu, dis-je en sortant mon carnet de chèques.

Le sheriff et MacGurk, le propriétaire, s'en furent tout joyeux avec mon chèque, gueulant eux aussi « vendu ». Ma fiancée devait s'occuper de la maison ; je devais m'occuper d'une nouvelle chute sur mesures. Je me rendis sur les lieux. Les conditions étaient mauvaises. La mare n'était guère large et par-dessus le marché un cameraman se trouvait tout juste au bord. Les acteurs se tenaient un peu plus loin. En longueur, pour parvenir jusqu'à la chute près des rochers, il n'y avait pas beaucoup plus de soixante mètres.

Je pris mon vol, mais soudain, alors que l'air

était calme au départ, je me trouvais face à face avec de violents courants. Ce serait donc une des chutes les plus rapides que j'aie jamais faites. Heureusement, je savais ce que je faisais. Les avions ne faisaient pas n'importe quoi, mais seulement ce que je désirais et quand je le voulais. Mes trois repères étaient dans l'alignement. Manche à balai à droite, gouvernail gauche pour ne pas taper directement du nez, mais sur une aile et sur une roue. L'hélice partit d'un côté, le moteur de l'autre. Je ressentis une formidable secousse dans ces fameuses côtes et j'eus la respiration coupée. Je croyais bien ne pas pouvoir me dépatouiller des morceaux de fuselage qui me retenaient prisonnier avant que l'avion prît feu. Le pauvre cameraman avait dû sentir passer un sacré vent au-dessus de sa tête. En effet, la camera la plus proche était à un peu plus d'un mètre cinquante et le micro le plus proche à un peu moins de la même distance.

Avec un coup pareil, j'avais eu de la chance de ne pas me déchirer une bonne fois pour toutes les poumons avec les côtes gentiment cassées. Je ne crachai même pas du sang. Par contre, mes chaussures avaient été arrachées de mes pieds et se baladaient à quelques mètres de moi.

\*  
\*\*

Il y avait des fleurs autour de nous. Ethel était là avec ses parents. Je lui mis au doigt l'anneau que m'avait passé le docteur Cinémathus. C'était fou ! Personne ne m'en avait empêché. Nous étions liés pour le meilleur et pour le pire. Pas



besoin de bible. Le juge Guérin partit. Maintenant, les choses directes, les angles d'attaque, l'absorption du recul, tout cela la concernait aussi directement que moi. J'avais un copilote. Nous avions voulu échapper aux gens en dépit de la publication des bans et c'est pourquoi la cérémonie s'était déroulée dans la plus stricte intimité. Nous devions partir pour le Mexique. Tout était consommé. Une escadrille de la police ronronnait au-dessus de nos têtes. On nous conduisit de force à une réception de gala organisée par Bud Moriss. Il y avait des camarades de l'aviation, du cinéma, de la presse. Nous eûmes vite fait de filer à l'anglaise et personne ne s'en aperçut, vu le grand intérêt que présentaient les drinks et les petits fours. Aussitôt dans ma voiture, nous filâmes vers San-Juan, Capistrano, Torey Pines et le Mexique. Là-bas, nous vécûmes dans une vieille hacienda espagnole couverte de bougainvillées. Derrière le patio, il y avait un jardin rempli de cactus et dans lequel foisonnaient aussi les hibiscus et les oliviers. Livrés au ciel bleu et à la mer non moins bleue, nous oubliions l'existence du monde.

Mais à l'automne l'envie de retourner à Hollywood me prit. Depuis longtemps, j'avais décidé de terminer à cinquante ans ma carrière acrobatique : il me restait trois ans à courir encore. Après, je savais que j'avais pas mal de choses à confier au papier. Ici, le ciel commençait à me sembler toujours trop bleu, la mer toujours trop calme.

Sur le chemin du retour, mon coupé décapotable était plein à craquer de poteries mexicaines,

plus cinq dindes pour le nouvel an. Nous passerions à Lex, chez les Lockharts, avant de regagner notre maison du Ventura Boulevard. Mais, en plein milieu du désert, une pluie torrentielle nous sauça. Quand elle se modéra, nous avions perdu une heure et les Lockharts nous attendaient pour le thé. J'appuyai sur le champignon. Que vis-je ? Un de mes pneus s'était déchaussé et roulait devant moi. La lumière d'une voiture se montrait au loin. Je l'attendis. Les gars m'aiderent à chercher le fameux pneu qui venait de se barrer, mais il n'y eut pas moyen de mettre la main dessus. Ils me remorquèrent jusqu'au prochain garage, après que nous eussions fait peser à dessein le chargement sur un côté de la voiture, de façon à ne pas esquinter la roue. Si le garagiste avait ou n'avait pas de pneu, nous n'en savions rien, mais, en tout cas, il n'avait pas l'air de vouloir se réveiller. Je pris une pierre et la flanquai dans une fenêtre. Bien visé. Seulement, ce que nous n'avions pas prévu, c'est que sur le bord de la fenêtre apparut soudain un énorme condor. Nos dindes étaient fichues. Il fallut se bagarrer. Mais quand, les vêtements déchirés, nous eûmes emporté la victoire et que je revins vers ma femme, j'avais du sang sur les lèvres. Mes côtes et mes poumons recommençaient à faire des siennes. Il fallait que je me rende d'urgence chez le docteur Cinématu.

Comme prévu, il m'ordonna d'abandonner mes activités cinématographiques. Mais comment payer les réparations nombreuses de la chère petite maison ? Comment vivre ? Il fallait que je me repose pendant six mois, un an peut-

être. Je n'avais rien de bien précis, mais mes poumons paraissaient faibles. Ce pouvait bien ne rien être du tout, comme ce pouvait aussi être le commencement de... hum ! Cependant, pour la première fois de ma vie, je me soumis aux prescriptions médicales pendant un temps assez long. Je me sentais prisonnier, déchu du ciel, condamné à ramper désormais sur la terre. Pour la première fois aussi, vu le coût des soins médicaux, je fus obligé de faire attention à l'argent. Je ne voulais pas que ma femme travaille. Il fallait donc que je retourne au boulot le plus tôt possible. Il fallait que je roule mes cigarettes, que je m'habille de costumes de confection. J'allai au garage. Je chargeai dans la voiture tout le splendide attirail de pêcheur que j'avais emporté au Mexique et me rendis dans la Rue Principale. Je revins à la maison avec quarante-cinq dollars.

— Viens, ma petite Rampante. Mets-toi sur ton trente et un. Passe un coup de fil au Roosevelt. Demande Joe Mann et dis-lui de nous réserver une place près de l'orchestre.

Dîner parfait, musique parfaite. Naturellement, nous vîmes un tas de gens de connaissance qui nous demandèrent en quel coin nous avions bien pu porter nos quartiers d'hiver. Il est bon de se faire oublier : le plaisir des retrouvailles est d'autant plus grand que l'on est longtemps resté à l'écart.

Le soir, en rentrant, j'allai au garage, vers l'emplacement où se trouvait ce que j'avais vendu pour passer une bonne soirée. Ma femme s'était couchée. Je pris mon stylo et je me mis

à écrire. Je n'avais rien qu'une toute petite idée, mais elle prenait forme à mesure que j'écrivais. Au matin, j'avais aligné quelques milliers de mots. Au bout de trois semaines, j'avais achevé une sorte de roman retraçant les aventures d'un metteur en scène et d'un pilote de cinéma. Cela s'appelait *l'Escadrille perdue*. Ma femme le tapa, je le corrigeai et, tapé au propre, je l'envoyai à mon agent de publicité. Je pensais que le *Liberty Magazine* pouvait s'y intéresser. En effet, ils l'acceptèrent. Simultanément, je l'avais porté à deux producteurs. L'un d'eux le refusa, mais la R.K.O. semblait s'y intéresser. Ils avaient besoin d'un scénario pour Richard Dix. Ils me firent venir et prirent une option de dix jours pour seize mille dollars. Je ne me tenais plus de joie. Ethel et moi nous attendîmes des nouvelles. Chaque minute était une heure, chaque heure était un supplice. Les journées s'écoulaient mortellement dans l'attente. Seize mille dollars ! Avec cela, je pourrais abandonner définitivement les aérodromes et acheter le ranch où je trouverais le grand air dont mes poumons avaient besoin.

Pas de réponse le vendredi. Le samedi, l'option expirait. Certainement, ils s'étaient désintéressés de mon texte. C'est alors que retentit la sonnerie du téléphone. Pouvais-je venir immédiatement ? Si je pouvais, bien sûr ! Mes mains n'avaient jamais tremblé avant de tourner une scène d'accident. Jamais je n'avais sauté en l'air, fouillé partout pour trouver ma cravate, mon portefeuille. Mon portefeuille ! Il ne contenait en tout et pour tout que ma carte d'identité. Il ne nous

restait que de quoi acheter un paquet de cigarettes. J'embrassai ma femme et je sautai dans la voiture. J'espérai qu'il y avait assez d'essence pour faire l'aller et retour. J'achetai un paquet de cigarettes. C'était drôle de se faire rendre de la monnaie quand on n'avait rien en poche. La porte. La direction. Tout est bien qui finit bien. Je voyais la vie en rose. S'ils m'appelaient, c'est qu'ils acceptaient mon scénario. Le temps était au beau fixe, ciel généralement découvert.

— Mon cher Dick, votre histoire nous plaît. Elle plaît également à Dix. Seulement, il nous reste encore à la choisir entre une de Fanny Hurst et une autre de Peter B. Kyne.

Qu'est-ce que ces deux-là avaient à voir avec l'*Escadrille* ? Voulaient-ils mon histoire, oui ou non ? Sinon, pourquoi m'avaient-ils fait venir ?

— Nous pouvons leur en donner douze mille cinq cents dollars ou autant à vous.

— Mais l'option porte seize mille...

Il me tendit le chèque. Il était bien libellé : douze mille dollars.

— Vous n'êtes pas d'accord ?

Je regardai ma montre. Je ne pouvais refuser. Que dirait ma femme ? C'était leur manière à eux de décider entre les trois scénarios. Si les autres refusaient, le mien aurait la préférence. C'était douze mille dollars ou rien.

Je rendis le chèque. J'eus l'impression d'avoir commis une faute.

— C'est regrettable, me dit le directeur. Votre histoire convenait fort bien à Dix.

Je me levai.

— C'est ainsi, dis-je. Nous sommes vendredi et je m'absente demain pour une partie de pêche. Nous en reparlerons lundi.

Et j'offris des cigarettes, ce qui était la meilleure manière d'avoir le mot de la fin.

— Excusez-moi, repris-je, mais, étant donnée l'heure, les banques sont fermées et elles le sont aussi demain matin. Je pensais que l'affaire se conclurait plus vite. Pouvez-vous me prêter cinq cents dollars jusqu'à lundi.

— Je viens de refuser douze mille dollars et j'en ai emprunté cinq cents, dis-je à ma femme. Crois-tu que j'ai bien fait ?

— Quelles sont les prévisions météo ?

— Plafond haut, ciel généralement découvert.

— Alors, tout va bien.

Nous allâmes au large du cap Olson, à Santa-Monica. Dans la nuit de dimanche, pendant qu'Ethel dormait, une pieuvre avait grimpé sur le pont et, avant que je la tue, elle avait répandu son encre sur le spardeck. Le lundi, en rentrant, nous trouvâmes un télégramme du producteur.

Le directeur général avait en main un manuscrit de l'*Escadrille perdue*.

— C'est d'accord, Dick, nous allons vous donner les seize mille dollars.

Je me sentis déchargé d'un grand poids. Mais je réagis.

— Je regrette, messieurs, dis-je, mais votre option est tombée samedi. Si vous voulez mon scénario maintenant, c'est vingt mille dollars.

J'étais gonflé. Il y eut un silence.

— Je m'excuse, dis-je, mais je dois être à ma banque dans vingt minutes.

Je ne savais où me fourrer et ils s'en rendaient bien compte. Mais, moins de vingt minutes après, je sortais avec en poche un chèque de vingt mille dollars.

## CHAPITRE XXVIII

Je suivis les avis du docteur Cinematus. Au pied des collines de Santa-Monica, du côté de San-Fernando, nous choisîmes vingt-sept acres de terrain, bordé d'eucalyptus. Le coin était idéal pour la culture des oranges, des citronniers et des limoniers. Pour le moment, il ne s'agissait pas de construire là-bas. Nous continuions à vivre dans la petite maison de Ventura Boulevard, bien qu'elle fût légèrement branlante. Nous chassions les coyotes, nous plantions des arbres. Suivant le point de vue, on peut considérer que l'aviation se passait bien de moi ou, au contraire, en souffrait. Je l'avais complètement abandonnée, même le vol en droite ligne et l'essai de prototypes. Je laissais cela à d'autres. J'avais prouvé ce que je voulais prouver : que l'on peut sortir vivant de n'importe quel accident d'avion.

Un jour, à San-Marino, au cours d'une récep-

tion, je vis Ernst Udet, général de l'Armée de l'Air allemande. Contrairement à ce que croient la plupart des gens, Goering n'était que l'homme de parade de la Luftwaffe : c'était Udet qui l'avait organisée. C'était un fameux pilote de 14-18 et peut-être avais-je fait partie de ses cinquante-sept avions alliés descendus. Une fois dans l'anti-chambre, il me prit à part.

— Dick, me dit-il, vous devriez fenir en Allemagne. Vous viendriez *mit* moi. Nous afons tout ce qu'il faut. Nous afons la blus grante armée te l'air tu monte. Comme za, il zemble que nous afons seulement tes planeurs, mais il ne leur manque que le modeur et il y sera vide mis. Nous aurons tes milliers et tes milliers te pompartiars.

— Mais qu'est-ce que j'irais faire là-bas ?

— Me donner un coup de main. Nous étifions la blus imbortande armée te l'air tu monte. Fenez *mit* moi. Le fin et les vemmes, tout sera à vous.

— Minute, vous voulez dire que je dois laisser les U.S.A. pour l'Allemagne ?

— Et pourquoi pas ? Ici, on ne fous abrécie pas à fotre juste valeur, Dick Grace. Là-bas, vous aurez une maison vormitable.

Je fis venir ma femme. Il répéta avec plus de détails ce qu'il venait de me dire. Quand il eut fini, elle me regarda.

— Vous n'y êtes pas, fis-je. Vous me parlez d'une autre guerre et vous voudriez que je me batte pour l'Allemagne. Non, voyons, Ernest, s'il y a une autre guerre, je serai du même côté que la dernière fois. Si jamais nous nous trou-

vons dans le même secteur, j'irai vous dire un petit bonjour. Je vous inviterai à mon P.C. et nous nous casserons gentiment la gueule.

— Ah ! ah ! ah ! (Il riait, gêné, se rendant compte qu'il en avait trop dit.) Me battre *mit* vous ? Non, Dick. Nous ne compatrions chamais l'un gondre l'audre.

Nous nous séparâmes là-dessus. A mon ranch, tout poussait bien. Mais je ne pensais plus à mes orangers, je pensais à la guerre. Je ne doutais pas que Udet eût dit vrai. Il allait y avoir la guerre. Il fallait réveiller les Américains endormis, leur faire voir le danger. Je me mis à faire des tournées de conférences qui ne me rapportaient pas un cent et je me faisais traiter de marchand de canons. Et l'Angleterre ne pouvait rien faire. Chamberlain venait de mourir : il avait fait ce qu'il fallait ; il avait gagné du temps.

La France et les Pays-Bas tombèrent. La bataille d'Angleterre fut gagnée dans les airs, mais de si peu ! Il fallait vendre le ranch et m'occuper de la guerre. Je m'étais mis à écrire un roman pour montrer que si l'Allemagne enlevait l'Angleterre et la Russie, nous serions colonisés par elle et par le Japon. Une dernière fois, ma femme et moi, nous allâmes voir nos orangers. Une forteresse volante d'un modèle récent passa au-dessus de nous. Non, je ne pouvais pas rester à la campagne. Je devais mettre ma vieille expérience de l'aviation au service d'une cause libre. Nous vendîmes donc le ranch et payâmes nos dettes. Quand nous partîmes pour Washington, il ne nous restait guère que trois mille dollars.

J'avais écrit au général H.-H. Arnold, mais,

obligé d'accomplir un déplacement qui ne souffrait aucun retard, il avait chargé le général Carl Spatz de me répondre. L'Armée de l'Air pourrait avoir besoin de mes services, mais pour cela je devais me rendre à Washington. Plus tard, nous apprîmes que le général Arnold se trouvait en mer avec Churchill et Roosevelt et paraphait la Charte de l'Atlantique.

On m'offrit de me nommer major au Département du Matériel. M'offrir cela à moi qui avais trente ans de vol. Ce n'était pas la peine d'avoir appris à piloter. Enfin, j'acceptai. Dans ce poste, je pouvais au moins étudier les nouveaux types d'appareils et leurs dispositifs de sécurité, faire des conférences aux jeunes pilotes. Bien qu'il fût à peu près certain que l'on ne me mettrait jamais dans une unité combattante, — le général Arnold ne m'avait-il pas vu le jour où je m'étais rompu le cou, — je tentai, à mesure que j'avancai dans l'état-major de l'Armée de l'Air, j'essayai de persuader mes chefs de m'envoyer par delà l'océan. A l'autre guerre, n'avais-je pas réussi bien que je fusse trop jeune ? Pourquoi ne réussirais-je pas aussi cette fois bien que je fusse trop vieux ?

Il me suffisait de tourner un certain nombre de règlements. Il n'était pas possible que je me fasse pistonner par des militaires. Le mieux était de commencer par dire à tout le monde que, en dépit de tout, je finirai bien par être envoyé dans une unité combattante.

— Depuis ta rencontre avec Udet, me dit ma femme, je suis certaine que tu finiras par arriver à cela.

Je craignais que la guerre ne commençât avant que nous fussions prêts. Ce fut en août 1941. Cela aurait pu arriver à n'importe quelle autre date. De New-York, nous nous rendîmes à Memphis et de là à notre maison de Ventura Boulevard. Les termites devoraient lentement et méthodiquement le porche. J'étais dans le jardin quand ma Rampante se précipita :

— Ça y est, dit-elle, Pearl Harbour a été attaqué !

C'était dimanche. Je ne pouvais rien faire qu'attendre. Nous commençâmes à faire nos paquets. Il fallait que je subisse l'examen médical. Mes dents, ça allait. Mais ma tension était basse. J'allai trouver le docteur Cinematus qui m'en administra la preuve séance tenante.

— C'est impossible, je ne me suis jamais senti aussi bien.

— Comment, Dick, ne craindriez-vous pas d'être réformé ?

— Qui vous parle de l'armée ? Je vous demande de remonter ma tension.

— Buvez du café très fort.

— Je n'en ai jamais bu.

Il me donna une mixture à boire toutes les deux heures. Je la pris pendant un jour et demi, faisant sonner mon réveil trois fois dans la nuit. Finalement, je bus d'un seul coup le reste de la bouteille. Analyse d'urine, vue, nez, gorge, oreilles, sens de l'équilibre et enfin tension. Je passai. Le général Cousins me fit savoir que, étant donné mon passé, j'allais être envoyé à Mather Field et que, après un vol d'essai, j'aurais grade de capitaine. Je préfèrai suivre les cours

d'entraînement que l'on donnait aux cadets, étant donné qu'il me semblait que j'étais un peu rouillé par mon inactivité de plusieurs mois. J'étais prêt, la guerre entraînait dans une nouvelle phase quand, après nouvel examen de mon dossier, les bureaux du chirurgien général en chef de l'Armée de l'Air décidèrent de me déclarer non apte au service actif. Naturellement, ce n'était pas pour telle ou telle raison : c'était à cause de ma fracture du cou.

Je téléphonai à Washington. Ma femme devait être contente de me voir condamné à diriger le Département du Matériel, pensai-je. Pas du tout : il lui semblait que ce fussent ses propres ailes que l'on ait coupées. Personne, à la Direction générale des Services de Santé de l'Armée de l'Air, n'était au courant de mon passé. Je trouvai un copain qui m'avait vu le jour où je m'étais rompu le cou. Je ne lui demandai pas de piston, sachant très bien qu'il existait une circulaire formelle pour les fractures de la colonne. La seule chose qu'il put me promettre fut de faire réétudier mon cas. En attendant, je n'eus plus le droit de monter en avion. Deux jours durant, désespéré, je restai pendu au téléphone. Quarante-six ans, huit fractures diverses, plus celle du cou, j'avais le compte. Jamais ils ne reviendraient sur leur décision.

Que savaient-ils de ma véritable condition physique ? Les mots sans vie, sur le papier, ne leur présentaient qu'une face des choses. N'avais-je pas, ces temps derniers, fait les mêmes exercices que les cadets ? J'étais en bonne condition, je l'avais toujours été. Psychologiquement aussi.

Je n'étais pas grincheux, je n'étais pas conservateur au point de vue technique. Je n'avais pas peur de mourir à l'entraînement ou au combat. Le téléphone sonne.

— Va répondre, dis-je à ma femme. Je ne suis pas là.

— C'est l'aérodrome, dit-elle en revenant. Ton ordre de route est venu.

Je ne mis pas longtemps pour arriver là-bas. Sur le papier, il y avait : « Ordre de vol. Service réduit seulement ». Hum ! je n'aimais guère la formule, mais enfin le premier pas était fait. On verrait bien après. On allait faire de moi un moniteur ou un pilote d'essai de modèles récents, mais je jurai bien que cela ne durerait pas.

## CHAPITRE XXIX

C'est ainsi que, pendant onze mois, je subis un fameux test d'endurance : j'étais pilote d'essai en plein désert. Je vous prie de croire que de passer l'été dans l'Arizona en faisant ce métier-là, jeune ou vieux, ça vous fait drôlement maigrir son bonhomme. Le métal brûlant, comment le toucher avec les mains ? Les casques coloniaux mouillés de transpiration séchaient en quelques secondes et se mouillaient de nouveau aussi rapidement. Il y avait pas mal d'avions à essayer et je ne chômais guère. Tous les jours, je faisais un joli petit piqué à quarante-cinq degrés bien sonnés. Ma connaissance de l'acrobatie aérienne me permettait de me trouver comme chez moi dans un Mustang ou dans un P-39. Mais les prototypes à essayer devenaient de plus en plus nombreux. On adjoignit à notre groupe dix-huit nouveaux pilotes. Il était temps que je m'en aille.



J'appris alors la mort d'Ernst Udet. Tout d'abord, les journaux prétendirent qu'il s'agissait d'un suicide. Ensuite, on parla de mort accidentelle en essayant un nouveau modèle d'avion tout à fait révolutionnaire. Cette version me paraissait infiniment plus vraisemblable. Il eut des funérailles nationales. La vérité ne se sut jamais. Il est possible qu'il ait été liquidé, Messerschmidt et lui étant regardés par certains comme responsables du départ de Rudolf Hess pour l'Angleterre.

Cependant, j'étais toujours au même poste. J'écrivis au général Cusins pour lui dire que, à mon avis, je pourrais être de quelque utilité en Italie, puisque j'y avais combattu autrefois. Par retour, il me répondit qu'il était d'accord, mais il fallait faire des démarches, étant donné que mon ordre de service portait « Activité limitée ». Mon chef me permit de contacter des gens pour tenter de me faire appuyer. Quelle meilleure recommandation pouvais-je obtenir que celle de Norman T. Kirk lui-même, puisqu'il était plus au courant de ma fracture que moi-même, puisque j'avais su la provoquer, mais qu'il avait su y porter remède en l'opérant. Je n'avais pas entendu parler de lui depuis le début de la guerre. Il me fallait trouver d'abord où il pouvait bien percher. Je l'avais vu plusieurs fois depuis la *Gloire des Ailes* et il ne s'était pas moins émerveillé de ma faculté de récupérer le coup encaissé, que moi du grand art avec lequel il m'avait opéré. Pas de temps à perdre. Je téléphonai à Washington. On me renvoya à New-York et de là à Battlecreek, Michigan, pour fina-

lement me dire que Kirk, nommé général de brigade, se trouvait avec l'armée d'Afrique. J'écrivis donc en Afrique par la poste aérienne.

Avec l'aide de ma femme, je composai une lettre soignée aux petits oignons. Bien sûr, la Direction générale des Services de Santé ignorait mes états de service et particulièrement que, depuis l'opération subie à Fort Sam Houston, j'avais exécuté deux bonnes douzaines au moins d'accidents intentionnels pour le compte de Hollywood. On m'avait en conséquence mis en demi-activité. Un simple certificat de lui vérifiant ma guérison complète me ferait le plus grand plaisir.

La réponse ne se fit pas attendre. Très heureux de savoir que je servais dans l'Armée de l'Air. Pour que l'on me retire de la demi-activité, il me fallait subir un examen dans un hôpital militaire. Il fallait absolument que j'en passe par là. Il souhaitait personnellement, pour terminer, que mon désir d'être accepté dans les unités combattantes soit satisfait. Et c'était signé Norman T. Kirk, chirurgien en chef de l'Armée. Il était rentré d'Afrique et, en temps que chirurgien général, il dirigeait ces mêmes bureaux dont je lui avais dit qu'ils ignoraient tout de mon état !

Kirk ami était un homme, Kirk chirurgien militaire en était un autre. Quel meilleur ami trouver, puisqu'il m'avait sauvé la vie ! Mais comme je m'y attendais, le général oubliait l'ami : personne ne savait mieux que lui combien il est mauvais d'envoyer combattre des gens en mauvaise condition physique. Dans l'armée, je n'étais plus à ses yeux qu'un numéro matricule

parmi d'autres. J'avais une blessure que l'on ne pouvait passer sous silence et par-dessus le marché vingt ans de trop.

Peu après, il vint faire une tournée d'inspection à notre camp. C'était autre chose de lui écrire, autre chose de le rencontrer. Nous nous serrâmes comme de vieux amis et il me demanda naturellement des nouvelles de ma santé. J'étais hâlé par le soleil et en bonne santé : il lui était facile de s'en rendre compte. Mais je ne lui réitérai pas ma demande. Après, je me reprochai ce scrupule.

Ma chance vint cependant. Le lieutenant-général Friedendhal avait demandé un pilote particulier. Ainsi je ne faisais plus à proprement partie de l'armée, mais j'étais pilote personnel d'un lieutenant-général. Une fois sorti de l'armée, il était peut-être difficile de s'y faire réintégrer ; en tout cas, la seule chose qui m'importait, c'était de ne plus être en « demi-activité ». Friedendhal commandait les troupes terrestres de la Seconde Armée, plus un petit groupe d'avions de reconnaissance. Les camps affectés aux unités placées sous ses ordres s'étendaient du Wisconsin jusqu'à la côte du Sud-Est, plus bas que le golfe du Mexique.

Je me fis requalifier dans une arme ordinaire et je nouai des amitiés, notamment avec le colonel Humfeld et le capitaine Bill Carson, un fameux pilote. C'est ainsi que je sus que tous les officiers envoyés au delà des mers devaient connaître à fond les manœuvres au sol. Chacun avait son dada. Celui du général Friedendhal était de ramper. Ses cours étaient un retour à l'enfance.

Il fallait ramper sous les explosions supposées, sous les barbelés. Il fallait se jeter à terre en tant de temps pour un tir de barrage.

C'est ainsi que, par un matin glacial, je fus amené à donner un coup de main à un colonel qui avait des battements de cœur au cours d'un exercice de ce genre. Nous secouâmes nos vêtements couverts de boue et je donnai mon trench-coat à un jeune lieutenant qui claquait des dents.

On me fit passer les examens médicaux permettant d'être versé dans les unités combattantes terrestres. Tout se passa bien, mais quand on me fit tourner le cou dans toutes les directions, j'eus peur d'être recalé. Cependant, parvenu à un certain angle, je bougeai en même temps les épaules, comme j'étais obligé de le faire depuis l'opération de Kirk, et je le fis si naturellement, si légèrement, qu'ils n'y virent que du feu. Quand ils me prirent la tête pour l'obliger à se tourner brusquement dans la direction opposée, une douleur terrible me parcourut la colonne vertébrale, mais je ne fis montre de rien. Les médecins de la commission secouèrent la tête en signe d'étonnement, lurent mon dossier en entier et touchèrent mes fractures pour voir si elles étaient bien consolidées. Après avoir pris connaissance des acrobaties que j'avais exécutées depuis mon opération, ils me délivrèrent enfin une autorisation. J'étais versé dans les troupes terrestres qui iraient combattre au delà de l'océan.

Tous les obstacles n'étaient pas franchis. Il s'agissait maintenant de changer d'arme. Toute requête serait arrêtée par les bureaux bien avant de parvenir au général Arnold. Il avait bien

d'autres soucis. Le meilleur moyen de passer de l'entraînement aux unités réellement en service était de me faire verser dans l'Air Transport Command, qui trimbalait pas mal de matériel en Angleterre. Il me fallait être réellement dans l'aviation et non plus dans les troupes aéroportées de la Seconde Armée. J'en parlai au capitaine Bill, qui convainquit le colonel, lequel persuada le général. Un beau jour, je m'envolai pour Washington en compagnie du colonel Humfeld. Là-bas, ils furent tous épatés au récit de mes exploits, mais ils voulaient, en raison de cela même, m'envoyer au rancart dans un machin très intéressant à leur avis, mais pas au mien : le Bureau d'Etudes des Problèmes de Sécurité Aérienne, à Winston-Salem. Je dis que j'aurais mieux aimé m'occuper de la mise au point des appareils dans une quelconque zone de combat. Je leur fis remarquer que, n'étant pas un officier supérieur comme eux, je n'étais pas qualifié pour remplir des tâches et supporter des responsabilités aussi hautes que les leurs. On me fit remarquer qu'on pouvait très facilement me donner de l'avancement, étant données mes capacités. Je me demandai un instant si je n'avais pas tort de refuser cet avancement.

Finalement, je fus versé dans le Ferry Command, Quatrième Groupe, à Memphis, Ohio. J'étais placé sous les ordres du major Tilley. Je fis surtout des conférences sur la sécurité et les mesures à prendre dans les cas d'urgence. Au bout de quelques jours, sous la direction du capitaine instructeur Sidney Styles, on m'envoya contrôler un B-25. Nous allions prendre le départ

quand un appel urgent nous parvint, demandant des pilotes volontaires pour conduire des Dakotas d'Oklahoma City à Fort Wayne, Indiana. Là, il y avait d'autres 47 à trimbaler jusqu'en Californie, sous la direction d'un de mes vieux copains. De Long Beach, nous emmenâmes une forteresse volante pour l'aérodrome Romulus à Detroit, Michigan. Là, un Liberator nous attendait qu'il fallait convoier jusqu'à Laredo, Texas. Notre voyage de quarante-huit heures avait duré trois semaines. Je ne m'en plaignais pas, l'instruction me paraissant un travail déplaisant. Il fallait rentrer et que je fasse enfin connaissance avec un B-25. Le lendemain de mon arrivée, à dix heures, le major Tilley me faisait savoir que j'étais versé dans les unités d'outre-mer. Je pense que le major Pugh y était pour quelque chose, puisque je m'étais ouvert à lui de mon grand désir.

Je m'envolai vers Miami, Porto-Rico, la Guyane anglaise et Belem (Brésil). De là, je fus envoyé à Natal, dans l'Atlantique Sud, à Ascension, Liberia, en traversant l'Afrique portugaise, le Sénégal, le Sahara. Passé le Maroc et l'Espagne, j'atterris dans le Pays de Galles. Une heure plus tard, l'état-major de la Huitième Armée Aérienne me demandait au téléphone. Mon équipage n'en revenait pas : il fallait se rendre à Prestwick, en Ecosse, où nous attendait un C-54 qui nous rapatrierait. Mission terminée. Je crus m'évanouir. Je montais à bord. Les moteurs ronflaient. Un dispatcher vint nous avertir de stopper. Des ordres étaient venus.

Le général Doolittle venait d'arriver avec trois

ou quatre colonels, prêt au combat. Finies les missions à longue portée. Je demandai au général Jimmie Doolittle de m'envoyer au baroud. Il me dit qu'il avait tout ce qu'il lui fallait. Il ne parla pas de mon âge. Son état-major me posa des questions. Il me dit finalement qu'on n'allait pas tarder à m'utiliser. Je sentais en effet que quelque chose était proche, mais, n'étant pas dans le secret des dieux, je ne pouvais deviner que bientôt allait se produire le grand coup de bouloir donné contre le continent. « Bah ! pensais-je alors, je réussirai bien au moins à me faire embaucher au moment de l'ultime contre-offensive allemande ; ils en ont fait une en 14-18, leurs généraux d'aujourd'hui voudront en faire au moins autant. »

Je partis donc pour l'Ecosse. Vingt-quatre heures plus tard, j'atterrissais à Washington. De là, je me précipitai à Memphis. Ma Rampante était là. Il y avait à peu près huit jours que nous passions ensemble des vacances — on ne peut dire autrement — dans la plantation d'un ami, quand on me demanda d'emmener un vieux C-73 à Joe Crosson, qui voulait l'utiliser dans l'Alaska. Cet appareil était à peu près l'arrière-grand-père de la forteresse. Il fallut un jour pour réparer la radio. Ma femme vint me retrouver à Yuma. Nous fîmes ce voyage très vite, car on sentait qu'un grand mouvement allait venir, le plus grand que l'on ait ordonné depuis l'entrée en guerre. Je parvins à savoir que la Huitième Armée Aérienne devait se rendre en Angleterre. On me fit faire d'ultimes conférences sur la sécurité et les mesures d'urgence, on

passa de nouveaux examens médicaux et enfin nous reçûmes le matériel : couvertures, sac de couchage, tente, boussoles. Tout cela dans un sac. Un masque à gaz. De plus, pour les pilotes, une combinaison chauffante pour les vols d'hiver. Helen de l'Embassy (1) vint à notre dîner d'adieu, où il y avait aussi un fameux orchestre, et l'on dansa ferme.

(1) N. D. T. — Célèbre boîte de nuit de New-York.

## CHAPITRE XXX

Une fois la mer passée, je fus attaché à Bovingdon au Premier Centre de Remplacement des Unités combattantes. Les équipages qui avaient achevé une mission venaient nous faire profiter de leur expérience, nous mettre au courant des dernières tactiques et des plus récents appareils ennemis, et on prenait parmi nous de quoi compléter les unités décimées. Je voyais bien partir des camarades, mais, moi, je demeurai là.

J'allai au quartier général. Si je réussissais à me faire confier une mission, le précédent serait créé et je n'aurais plus à m'en faire : la preuve serait donnée que j'étais un vrai combattant. En effet, je sus que je n'étais pas classé comme combattant, moi qui avais accompli des missions

à travers le monde avec des gars qui l'étaient. Ainsi, je n'avais pas de fonctions précises, à part une conférence à faire de temps à autre, et je n'avais pas de mission à laquelle je pusse manquer. Une mission durait vingt-quatre heures, d'un soir au soir suivant. Je réussis à m'en faire confier deux, missions qui consistaient à trimbaler un avion d'un bout de l'Angleterre à l'autre, ce qui n'était pas grand-chose. A la troisième, quelque chose se cassa dans ma cabine de pilotage et j'eus une côte enfoncée. Un de mes amis du Corps de Santé me fit un examen privé et arrangea la chose : une côte légèrement enfoncée n'est pas une côte fracturée.

J'en étais à ma quatrième mission de ce genre. Ce que j'appelais faire du cabotage. Je me rendis à nouveau à l'état-major. Le colonel m'accueillit avec un large sourire :

— Eh bien ! ça y est, mon vieux. Réjouissez-vous !

— De quoi ? fis-je en grimaçant, car mon côté me faisait mal.

— Comment, vous ne savez pas encore ? On ne vous a pas dit ? Vous êtes envoyé en mission de combat.

Et voilà. Tout le monde s'était acharné à me dire que cela ne se réaliserait jamais. La preuve du contraire était enfin donnée. Je fus versé au 486<sup>e</sup> Groupe de Bombardement (Huitième Armée, Troisième Division) comme officier adjoint au chef d'opérations.

Le temps était brouillé. Nuages bas. Après que

l'on m'eût assigné un baraquement, je fus dirigé vers la tour de contrôle. Une mission s'achevait. On attendait les rescapés d'une minute à l'autre. La journée avait été dure. Il y avait de sacrés trous dans les escadrilles. Une par une, les fortresses B-17 venaient faire dodo dans leur hangar individuel. Fini pour aujourd'hui.

Avec mes cadets, je partageais toutes sortes de missions. Je mangeais comme eux, je me soumettais aux mêmes règlements, je logeais dans les mêmes baraquements. Leurs soucis étaient les miens.

Nous ne mangions pas trop mal : notre dur travail exigeait qu'il en soit ainsi. Mais le sain-doux et le porc non dégraissé ne convenaient pas à tous les estomacs. Nous évitions les légumes lourds à digérer, comme les choux. On nous donnait avant chaque mission des carottes fraîches, des œufs frais. Ce qui nous révoltait, c'était que dans chaque paquet d'œufs, quand nous les ouvrons, il en manquait toujours deux : là-bas, en Amérique, il y avait donc des gens qui faisaient des bénéfices supplémentaires sur le dos des combattants !

On me surnomma « Lucky Dick » parce que les gens qui partaient avec moi revenaient souvent au complet et qu'il m'était même arrivé d'atterrir sans avoir un seul trou dans ma carlingue.

C'était vraiment un dur boulot. Le temps était couvert. Les carlingues étaient plongées dans l'obscurité. Vous vous trouviez au milieu de

trente ou quarante forteresses faisant feu à qui mieux mieux de toutes leurs mitrailleuses. Ou bien rien ne se passait et on attendait le signal du lâcher les bombes. On essayait de ne pas penser aux projectiles, aux carcasses qui s'abattaient en flammes, on essayait de ne pas penser à sa femme, à ses gosses, là-bas, tout là-bas, au pays, à son père, à sa mère à qui on avait menti dans la dernière lettre. On leur avait écrit : « Ne t'en fais pas. Nous serons bientôt de retour. Je ne risque rien. » Peut-être bien qu'on ne les reverrait jamais.

Il y avait des copains. Jack, par exemple. Il était toujours rigolard et il traitait par-dessus la jambe le danger. Il avait fait son P.C.B. et pensait retourner au pays pour achever ses études médicales. Juste avant sa dernière mission, il me parla de la fille qu'il avait connue avant d'être aspirant. C'était la plus belle fille de sa ville natale. Il mettait tout son argent de côté pour acheter un diamant qu'il lui donnerait. Ils s'étaient mariés pendant qu'il faisait sa théorie et elle avait enchanté tous les officiers au club à l'entraînement. Ils avaient dansé au son de la musique hot, bu des drinks, fait de formidables plongeon dans les piscines de l'été. Il voulait devenir officier de carrière. Et puis, un beau jour, il reçut moins de lettres. Il n'en avait plus qu'une par mois. Il me raconta qu'elle connaissait un type qui s'appelait George. Avant de monter dans un Mustang P-51, il me dit qu'il ne reviendrait jamais au pays. Il me lut la dernière lettre de sa femme : ils avaient fait un mariage

de guerre, c'était une erreur. Il trouvait qu'elle avait raison. Il avait décidé de lui permettre d'être heureuse avec George. Il tint sa promesse. Il ne revint pas.

L'aube était si belle ce matin-là. Une heure auparavant, quand nous avions décollé, le terrain était couvert de neige. Il avait fallu grimper en pleine purée de pois. Nous étions chargés de torpilles de gros calibre et d'essence, de tant de centaines de litres d'essence ! Et voici que les nuages disparaissaient. Le monde était splendide. Il semblait n'avoir jamais été souillé par un homme. Sûrement, ce n'était pas la guerre. Nous ne portions pas dans les flancs de nos appareils d'horribles engins de mort. Le matin était trop éclatant. Le soleil se levait, rouge comme une cerise bonne à faire fondre dans la bouche. La mer du Nord, au loin, était d'un bleu royal et, plus loin encore, dans la direction des Etats-Unis, de la bonne vieille maison, l'horizon était violet et pourpre.

En dessous de nous, d'autres appareils émergèrent des nuages. Ils montaient vers nous, vers notre univers de riches couleurs, notre monde sans relations avec la terre sombre et boueuse. Mais nous aperçûmes très loin un V-2 qui montait du continent et qui allait tomber quelque part dans Londres. Cela nous ramena à la réalité. A notre droite, il y avait le 438<sup>e</sup> Groupe de Bombardement. Et là-bas, qu'est-ce que c'était cette espèce de fusée qui rappelait celles du 4 juillet ? N'était-ce pas le nouvel engin dont nous avions entendu parler ? Mais il ne venait aucun signal.

Nous devions garder notre position. Mais la chose éclatait, devenait une fleur aux pétales rouges et brillants. Nous savions ce que c'était. Oh ! combien nous aurions préféré que ce fût quelque nouvel engin ! La fleur était un des nôtres qui explosait avec neuf hommes à bord, neuf hommes et des tonnes et des tonnes d'essence, de bombes incendiaires et de torpilles à oxygène. Mais cela était si loin que ça en devenait impersonnel. Cela ne pouvait nous arriver à nous, à nos chers vieux B-17. Le jeune gars qui était assis à côté de moi me demandait si j'avais repéré Hotshot Brown, le zinc que pilotait son frère. Il n'y avait que cela qui le préoccupait. Oui, je voyais bien Hotshot Brown. Les ailes plongeaient, l'avion se dressait pour une chute verticale. Des hommes étaient projetés comme fétus de paille dans le vent, des hommes, des vêtements, des instruments de bord. La plupart n'avaient pas le temps d'ouvrir leur parachute de secours quand l'autre ne fonctionnait pas, et, de toutes manières, en bas, des mitrailleuses les attendaient. Cet avion conduisait une escadrille. Dans ma radio, jusqu'au dernier moment, j'avais pu les entendre donner leurs ordres. Et puis, il n'y avait plus eu que le silence. Le pilote et le second pilote, rivés à leurs sièges, avaient cessé de répondre.

Nous marchions. Yarmouth, Bruges, Francfort. Les obus de 155 éclataient autour de nous. Visibilité ou pas, il fallait lâcher les bombes sur l'objectif. Leipzig. Le radar nous renseignait sur l'ennemi. Notre meilleure défense contre l'ennemi, c'était de rester en formation serrée. Les chas-

seurs ronronnaient autour de nous et leurs piqûres étaient parfois mortelles. J'en voyais passer si près de moi que je pouvais apercevoir la tête du pilote ensanglantée. Sous moi, un pilote allemand ouvrait son parachute. Bien qu'ils le fassent aux nôtres, nous ne voulions pas tirer sur les gars de la Luftwaffe qui descendaient en parachute.

Hambourg, Heligoland, Dresde, Emden, Osnabrück, Kiel, Dusseldorf, Kassel. Cinquante-sept bombardiers perdus au-dessus de Mersebourg : soit mille hommes d'équipage. Il s'agissait, là, de détruire des installations pétrolières : raffineries, réservoirs. Il fallait traverser le feu de cinq cents pièces d'artillerie. J'y allai deux fois, et, fatigué, me reposai à notre base. Je m'en allai même à Wycombe avec des amis. Pendant ce temps, mon équipage était parti là-bas une troisième fois. Ils y étaient tombés en flammes.

Jamais Dieu n'eut autant d'importance pour nous qu'à cette époque-là. Les plus incroyants devenaient fervents. Même moi. Vous vous apercevez à ce moment que votre vie ne tient qu'à un fil et qu'il appartient à Dieu de le rompre. Vous le remerciez de vous avoir tiré de cet enfer de feu et d'explosions, vous le priez de ne pas vous faire dégringoler de cinq mille mètres, rôti et non encore mort, mélangé aux odeurs d'huile et de poudre. Vous vous signez devant les autres. Le nom de Dieu est inscrit sur vos lèvres dans le matin glacial.

Objectif : Munster. Le même temps, le même noir dans la carlingue. Est-ce qu'on en revient



dra ? Que va-t-on recevoir ? Il vous semble que vous n'avez jamais désiré connaître la configuration de l'Allemagne, de la France, de la Belgique, de l'Europe entière. Munster avait une sacrée artillerie lourde où servaient des femmes que Rommel avait fait instruire. Leurs batteries vous suivaient dans tous les coins. Nous attendions l'ordre de départ. Le jeune capitaine s'agenouilla. Il avait fait vœu de ne pas se raser. La prière jaillit du fond de son cœur. Nous étions tous à genoux. Nous vivions tous cette prière. C'était une prière à un Dieu commun, sans égard aux différences de religions : il y avait parmi nous des juifs, des protestants, des catholiques, des mahométans et des bouddhistes.

Et puis, ce fut la bagarre. Le sifflement des bombes, les éclatements de D.C.A. Une balle perça le plexiglass de la cabine de pilotage de mon avion, faisant pénétrer l'air glacial : trente au-dessous de zéro au minimum. Le mitrailleur était littéralement gelé. Il fallait mettre en route le système à oxygène.

Et puis, c'était fini. Tout allait bien. Les trous habituels, pas de morts, pas de blessés. Nous descendions et nous prenions enfin contact avec l'air véritable, délaissant l'oxygène. Nous approchions. Nous appelions des chasseurs de protection. Un camion nous attendait. Nous étions si fatigués. Nous avions tellement hâte d'ôter nos lourdes combinaisons de vol. Je les rappelai :

— Hé ! n'avons-nous pas demandé de revenir sains et saufs ?

Ils descendirent tous précipitamment du camion et s'agenouillèrent en silence. Le capitaine remercia en notre nom à tous notre Dieu commun.

## CHAPITRE XXXI

La vie n'est pas toujours semblable à elle-même comme une portée musicale est semblable à une autre portée. D'une manière ou d'une autre, il y a quelque chose que vous ne pouvez appréhender par votre expérience : cette chose peut se produire quand vous arrivez auprès de l'objectif. Ce qui n'est qu'une promenade pour certains est pour d'autres la route de la mort. Ainsi en était-il pour nous en ce temps-là.

C'est ainsi qu'un jour le général Patton avait besoin que nous détruisions des voies de communication d'extrême importance qui gênaient ses plans et ce jour-là, précisément, il faisait une tempête de neige comme nous n'en avons encore jamais vue au-dessus des Iles Britanniques. La piste et les balises étaient couvertes de blanc. La visibilité était absolument nulle. Les mécanos

nettoyèrent nos ailes et nos hélices de leur manteau de neige glacée. L'équipage avec qui je me trouvais était en joie : Ils en étaient à leur trentième et dernière mission. Ils allaient se reposer après. Seul, le pilote ne partageait pas cette gaieté. Les uns après les autres, les avions décollaient dans l'aube, sous le vent froid. Le pilote était nerveux, il prit une mauvaise direction et ensuite regagna son rang. Son visage était en sueur. Mais l'avion ne prenait pas d'altitude et les arbres approchaient terriblement vite, là-bas, au bout de la piste. Ouf ! ça y était, nous montions. Au-dessus du continent, la visibilité devint meilleure. En dessous, partout, de la neige, de la neige, de la neige. On ne voyait pas les camarades, sauf de temps en temps quand le soleil frappait leur carcasse.

L'objectif. Les bombes. Les canons. Notre chef était touché : un moteur. Et je voyais arriver sur nous un groupe de Messerschmidt 109. Trente secondes plus tard, quatre Forteresses étaient en flammes. Ça sentait le roussi pour nous. Et nous nous en retournâmes. Nous vîmes ce jour-là la chose la plus incroyable : une Forteresse qui avait perdu sa queue et qui volait normalement. Tout le monde était sauf à bord, sauf le mitrailleur de la tourelle arrière qui avait été emporté avec la queue. En se servant uniquement des ailerons et des moteurs, ils réussirent à atterrir.

Et puis, il y eut aussi le 26 décembre qui aurait pu être un jour comme les autres. Un jour de la fin de la guerre. Mais pas du tout. Il s'annonçait trop bien, le ciel nocturne était trop pur, l'Etoile polaire trop brillante. Il était trop facile de

guider sur la Grande Ourse. Notre objectif : les ponts de Coblenz. Le chef avait été descendu. Ce fut notre appareil qui devait assurer la succession. On nous eut bientôt repéré et ça se mit à tomber dru sur nous. Le plexiglass éclata et presque aussitôt, après un second bruit d'obus, un des moteurs faiblit. Nous lui coupâmes le jus. Quel pot : il ne prenait pas feu ! Ça tapait vers la queue, nous eûmes l'impression aussi que le ventre de l'appareil était touché.

Encore une minute ou deux et c'en serait fini de nous. Nous perdions de l'altitude. Encore un éclatement sous le moteur n° 2. Nous lâchâmes notre charge de bombes et passâmes le commandement à un autre. J'avais reçu un sacré coup au côté droit. En y passant la main, je vis que ça saignait. Les autres s'en étaient déjà rendu compte. Le zinc ne se portait guère mieux que moi. Il avait encore deux moteurs en état, mais nous n'étions pas encore rentrés. La base était loin. Notre réservoir à oxygène avait été touché. Nous continuions à perdre de la hauteur. Notre chasseur de protection, que nous avions demandé d'urgence, était à nos côtés, bzibzitant comme un moustique autour de son grand frère. Peut-être les pilotes de chasse ne faisaient-ils pas grand cas de nos camions à « bonbons », mais nous, nous tenions beaucoup à eux.

Enfin, le terrain. Cent soixante-sept trous importants, sans compter les petits. Une ambulance nous attendait. J'avais un fameux morceau dans les côtes. On me le retira. Je partis tout de suite après le pansement, refusant de me mettre au lit. Le médecin avait juré que je ne tarderais

pas à revenir et qu'un peu de sulfamide sur la plaie ne suffisait pas. En effet, j'avais une douleur lancinante et un sacré mal au crâne. Deux heures après, je revenais. Ce fut l'affaire de quelques jours. Le 1<sup>er</sup> janvier, pour mes quarante-sept ans, on me chargea de porter des cadeaux de Nouvel An, mais bientôt je rejoignis les unités combattantes après examen médical.

\*  
\*\*

Guéri, je voulus partir au-dessus de Berlin. Je l'avais toujours désiré. En 14-18, notre rayon d'action était trop faible. Maintenant, je voulais aller leur rendre visite au cœur de leur pays et les remercier à ma manière d'avoir tué tant de femmes et d'enfants londoniens. Mais je fus obligé de me faire aider par les copains. Mon côté me faisait mal et je ne pouvais pas grimper tout seul dans la carlingue. Je ne pouvais plus supporter le poids du casque, de la combinaison chauffante, du masque à oxygène. Les cadets se figuraient que j'étais trop vieux pour faire le boulot : un homme de quarante-sept ans, c'est un vieillard pour des gars qui ont moitié moins ! On avait dû remarquer ma lenteur, et, au retour, on m'enverrait au toubib.

Asterdam. Osnabruck. Au sud de Hanovre. Moins une à Brunswick : la D.C.A. avait tiré très près. Magdebourg. Potsdam. Et droit sur Berlin. Là, nous étions un nombre considérable, la plus formidable vague de bombardement : deux cent cinquante bombardiers et des centaines de chas-

seurs, et des centaines de tonnes de bombes incendiaires. Nos objectifs étaient les installations militaires, mais il était impossible qu'elles seules fussent touchées. La D.C.A. et les Messerschmidt étaient aussi en grande nombre. Personne cependant n'aurait pu nous arrêter dans notre mission de porter la mort et la désolation.

Et je pensais à 14-18. Quel progrès dans les engins de destruction en vingt-cinq ans ! Déjà, les B-29 remplaçaient les B-17 rapidement démodés. Il était question des avions à réaction.

Des yeux, je cherchai l'avion d'un copain qui allait rentrer au pays et dont c'était la dernière mission. Il était en flammes.

J'en vis sortir un parachute, deux. C'était tout. Plus tard, nous apprîmes que tous les gars avaient laissé leurs parachutes à terre, ayant bu le coup au succès de leur dernière mission. Smith, mon copain, et son copilote, eux seuls, avaient le leur. Ils l'avaient passé aux copains, devant rester à bord tant que tout le monde n'avait pas sauté. Pour lui, j'avais pris un film. Il m'avait demandé de le lui donner au départ, le film de sa dernière mission, pris avec ma caméra personnelle qui ne me quittait jamais.

(\*\*\*)

Mais je voulais voir l'autre aspect de la bagarre. Je télégraphiai à ma femme que je serais bientôt de retour et je me fis embaucher dans une unité de chars comme observateur. Les tanks traversaient les champs de mines et parfois sautaient.

Je me rendis vite compte que le combat à terre était plus dur pour un vieil homme comme moi que le combat aérien, contrairement à ce que pensaient les généraux. Et je retournai dans l'aviation. Et le 21 avril 1945, j'accomplis ma dernière mission.

## CHAPITRE XXXII

Le port de New-York était plongé dans le silence quand l'*Ile-de-France* accosta à trois heures du matin. La vieille dame tendait toujours la torche qui nous avait montré le chemin quand j'étais parti en 17. Maintenant, ce n'était plus un symbole, mais un être vivant. Nous nous étions tellement demandé si nous la reverrions jamais. Et on se demande si sa lumière n'est pas surtout destinée à ceux qui ont manqué le bateau, à ceux qui ne sont pas revenus.

Cette pensée ne vous tient pas longtemps. Nous sommes si heureux d'être là. On chante, on danse, on arrive chez soi.

Ma femme était venue m'attendre à la gare. Les termites patients avaient achevé leur repas : le porche de la maison ne se tenait plus. Mais les lilas étaient en fleur. Les orangers aussi. J'étais

mon uniforme de l'Armée de l'Air et je le plaçai à côté de celui dont la Marine m'avait gratifié en 17 : qu'ils dorment dans la malle. Tout était bien. Visibilité totale, ciel parfaitement découvert. J'entendis un bruit étrange et me précipitai dehors. Ma femme riait. Trois avions à réaction passèrent au-dessus de ma tête. Toute une époque de l'aviation avait pris fin. Une nouvelle commençait et c'était maintenant à d'autres de s'en occuper, mais je voulais savoir comment marchaient ces nouvelles bêtes. Je me rendis à l'aérodrome avec ma rampante. Un gars me passa volontiers les commandes en rigolant :

— Ça vole tout seul, dit-il.

Nous fîmes un tour. Ça volait tout seul et si vite, si vite. Avec une machine pareille, pas moyen de chercher à faire des cassages de gueule volontaires et bien calculés pour amuser les amateurs de cinéma et de « fais-moi peur ». Oui, il était temps que je prenne ma retraite.

FIN

ACHEVÉ D'IMPRIMER LE  
22 FÉVRIER 1951,  
SUR LES PRESSES DE  
L'IMPRIMERIE DU PARNASSE,  
9, RUE EDOUARD-JACQUES, 9  
PARIS (XIV<sup>e</sup>).

Colonel de l'Armée de l'Air, combattant 14-18 et 39-45, Dick Grace a eu des aventures plus inattendues et intéressantes que les récits de guerre. Pionnier de l'aviation, baladin du ciel de meetings, il se mesura avec les éléments sans mécano ni radio.

Le centre d'intérêt du livre concerne les métiers successifs de l'auteur à Hollywood : accessoiriste, acrobate, dompteur, spécialiste des accidents sur mesures pour les films à sensations. Nous le voyons satisfaire au mépris de sa vie et avec le plus grand sang-froid aux exigences des scénarios, non sans y récolter parfois de graves blessures. Tom Mix et des réalisateurs célèbres évoluent autour de lui.

En dépit du ton général d'humour, il arrive que l'on frémissse en le lisant : mais l'émotion ne nous est jamais donnée par des effets qui sentent le chiqué et la mise en scène. C'est un témoignage d'une grande valeur humaine dont la traduction a rendu fidèlement le langage parfois argotique.