

Un beau voyage

Le premier novembre 1951, à vingt heures, un Boeing Stratocruiser quadrimoteur deux ponts quitte Paris pour Shannon en Irlande. Dans cet appareil se trouve 75 personnes, c'est, moins les cinq officiers qui prendront un autre avion, l'équipage d'un bateau, un LST, que vont nous remettre dans quelques jours les Américains.

Le contingent est sous les ordres du maître canonier, le maître A. Mais, au-dessus de Rouen, le moteur extérieur de droite ne marche plus. On dévie et nous volons maintenant vers Londres. Une heure et demie de vol et nous sommes posés. Nous coucherons ce soir à l'hôtel et nous repartirons demain dans un autre appareil car le moteur sera très long à réparer, apprend-on.

A huit heures le 2 novembre nous quittons le Seldson Park Hotel, là où nous avons couché. A 11 heures départ pour Shannon où nous arrivons à 12 heures 30.

Il est bon de dire que volant dans un avion pour millionnaires les Anglais nous ont traité comme tels. Les deux matelots timoniers, G. B. et moi, nous avons eu droit à un appartement deux pièces avec salle de bain, une cheminée avec du feu. Et tout l'équipage fut ainsi traité. Au matin nous avons pris chacun un bain, ce qui fait que je suis arrivé en retard pour le déjeuner et je me suis bien fait avoiner par le bidel, une façon de parfaire la connaissance mutuelle, puisque je l'ai vu il y a trois jours pour la première fois. Je n'avais jamais entendu sa douce et charmante voix.

Je n'allais quand même pas rater cette possibilité de prendre un bain, bien chaud et moussant... c'était le premier bain de ma vie. Jusqu'à ce jour je n'avais pris que des douches ; mais je m'y suis un peu éternisé, j'en conviens.

Nous avons volé au-dessus de la mer de nuages, de temps en temps nous apercevons la terre ou la mer au travers de quelques lacunes dans la couche nuageuse. Deux heures d'escale à Shannon, et nous appareillons pour l'Islande. Brrr... Il doit faire froid là-bas, et il paraît qu'un cyclone qui rode quelque part sur l'Océan Atlantique nous empêche de faire directement route de Shannon sur New York comme prévu. Nous volons encore au-dessus des nuages et parfois le bleu de la mer se laisse entrevoir.

Ce parcours aérien se fait sans incident. Vers dix-neuf heures, le quadrimoteur se pose à Keflavik. Aussitôt le nez dehors, chacun se serre dans son caban pour se réchauffer, et se cavale à la gare en grande vitesse. Il fait un vent fou et il est très froid, il pleut aussi ; une sorte de neige fondue. Nous reprenons l'air après deux heures d'escale.

Nous sommes en l'air depuis trois heures. Comme il fait bon dormir dans un avion, c'est vraiment mieux que dans un train, il n'y pas le tam tam bruyant des roues, juste un bourdonnement des moteurs qui endort.

A quatre heures, nous sommes réveillés : fasten seat belts, attachez vos ceintures s'affiche dans la cabine. Nous sommes arrivés à Gander, aéroport de Terre-Neuve. Encore deux heures d'escale technique puis nous reprenons la direction de New York. Dans la matinée, nous sommes arrivés. Enfin, il paraît que nous sommes à New-York. Quel sale temps, il pleut fortement et d'en haut on ne voit rien du tout, donc pas de gratte-ciels en vue, ce sera pour la prochaine visite, le prochain passage.

Sur le terrain il y a plein d'eau et il est remarquable que nous y voyons des canards sauvages.

Normalement, notre voyage est terminé, puisque nous devons traverser les Etats-Unis en train. Comme nous avons été retardé avec la panne et le détour vers le grand Nord, nous prendrons l'avion pour nous rendre à San Diégo, en Californie. C'est fort dommage, la traversée de ce pays auraient été formidable, pour moi, tout au moins. Un matelot électricien, rajouté sur la liste d'équipage in extremis, aura la chance de rallier ainsi San Diego quelques jours plus tard.

A onze heures trente, alors que nous embarquons dans l'avion, il pleut toujours et un quart d'heure plus tard l'appareil est tout là-haut, dans la brume, nous montons pour traverser l'épaisse couche de nuage ; il y a en a très épais. Enfin le soleil apparaît ; qu'il fait beau au-dessus de cette épaisse masse nuageuse ! C'est blanc, c'est gelé, c'est éblouissant !

L'avion - je pense que c'est un DC6 - a mis le cap vers San-Diégo, on n'aperçoit toujours pas la terre, les nuages sont trop épais.

Nous volons au-dessus de la Pennsylvanie, et, quand les nuages s'éclaircissent nous apercevons le sol couvert de neige, il doit faire froid extérieurement car il y a de la glace sur mon hublot, aussitôt que je l'enlève elle se reforme. Pendant tout l'après-midi nous volerons au-dessus des champs de neige, quel merveilleux spectacle, quelle vue nous avons alors qu'il n'y a plus un seul nuage. Mais la fête ne durera pas longtemps car au loin on aperçoit une bande grisâtre qui grossit et noircit à vue d'œil en devenant des plus noires.

Dans l'avion, le signal fasten seat belts, attachez vos ceintures, s'allume et s'affiche de nouveau. Encore une escale pensons-nous, mais tout-à-coup, c'est la brulée qui commence, l'avion tombe dans un trou d'air (**note 1**) puis aussitôt dans un autre, l'appareil se trouve secoué comme un fêtu de paille. Nous sommes dans un cyclone, nous dit-on, et la carlingue craque et gémit ; plusieurs types commencent déjà à ne pas être à leur aise. Heureusement que nous avons des ceintures, car quand l'avion tombe dans les trous nous sommes décollés des fauteuils.

Je commence ne pas me sentir bien, j'essaie de lire. Nous avons plein de livres, le chef du détachement a donné à chacun d'entre nous deux ouvrages à transporter, ce qui constituera la bibliothèque du bord. J'ai en main un polar de la série verte d'Ellery Quenn, mais il ne passe pas ; je fais la connaissance avec le mal de l'air. Et puis je m'endors un certain temps. Soudain, je me réveille en catastrophe, je décroche ma ceinture et me voilà parti à toute vitesse dans le fond, direction les cabinets. Là, il y avait l'hôtesse qui se met à me réprimander parce que j'allais me casser les pattes ; je devais être attaché, il y a danger... Je n'y comprenais rien.

Elle n'a pas insisté, elle m'a laissé passer, car elle a vu que je lui aurais dégoûté tout mon déjeuner à moitié digéré dans son corsage ou dans ses poches.

Et puis, voici maintenant un moteur qui est en panne, givré dit-on et en plein dans la tornade ! l'avion penche, toujours secoué il tient quand même ; malade, je m'endors encore. Je me réveille plus tard, il est maintenant sept heures et l'avion se prépare à atterrir.

Nous avons fait demi-tour et nous atterrissons à Oklahoma-City, je crois que l'aérodrome s'appelle Villerogers. Il fait nuit on ne voit pas grand chose du pays, à part quelques avions au parking. Je reprend assez vite mes esprits ainsi que plusieurs autres qui ont pu comme moi constater que le mal de l'air est pire que le mal de mer ; heureusement il dure moins longtemps ; une zone perturbée est vite traversée, tandis qu'en bateau...

Je suis impressionné, car pour la seconde fois, après New-York, je pose les pieds sur le sol américain ; mais ce qui est remarquable, c'est que je me trouve dans les grandes plaines, objet de mes lectures enfantines, au temps où je cavalaï avec " Cavalier Rouge " et " Petit Castor " , deux de mes héros, après les indiens qui s'opposaient à l'arrivée des pionniers sur leur sol. A cette époque-là, j'avais 12 à 13 ans, m'identifiant avec mes héros, je me retrouvais parfois fiancé avec une indienne aux longs cheveux noirs, la fille du chef bien sûr, et j'avais la chance de ne jamais être prisonnier ni attaché au poteau de torture.

J'ai beau écarquiller les yeux, aujourd'hui, le 4 novembre 1951, des indiens, des indiennes je n'en vois pas, ceux qui restent dans l'Oklahoma sont en réserves probablement.

Après deux heures d'escale, il nous faut rembarquer et nous allons prendre le chemin de la côte de l'Océan Pacifique. Dans l'avion, qui vole maintenant dans une atmosphère totalement calme, il nous sera remis une petite collation et sitôt arrivé, vers les minuit, nous passerons à la rampe de l'immense cafétéria de la base.

Notre voyage est terminé. Demain matin je découvrirai l'Amérique, et sans tarder la ville frontrière de Tijuana, au Mexique, où nous irons faire la fête avec les matelots américains trop jeunes pour avoir droit à l'alcool qui n'est servi qu'à 21 ans en Californie. Dans quatre jours, le LST 973 prendra le nom de Golo (un fleuve Corse), probablement parce que le ministre de la Marine était Jacques Gavini.

André Pilon

1- En physique nous avons appris qu'un gaz occupe de façon uniforme tout le volume qui lui est offert, il ne peut donc pas y avoir de trous d'air. Cet impression de trou est produite par les mouvements ascendants et descendants des masses d'air ; principalement par les mouvements descendants. C'est surtout sensible dans les nuages à développement vertical comme les cumulus. Du reste quand les cumulus atteignent le stade de cumulonimbus, les avions ne vont pas se fourrer dedans.