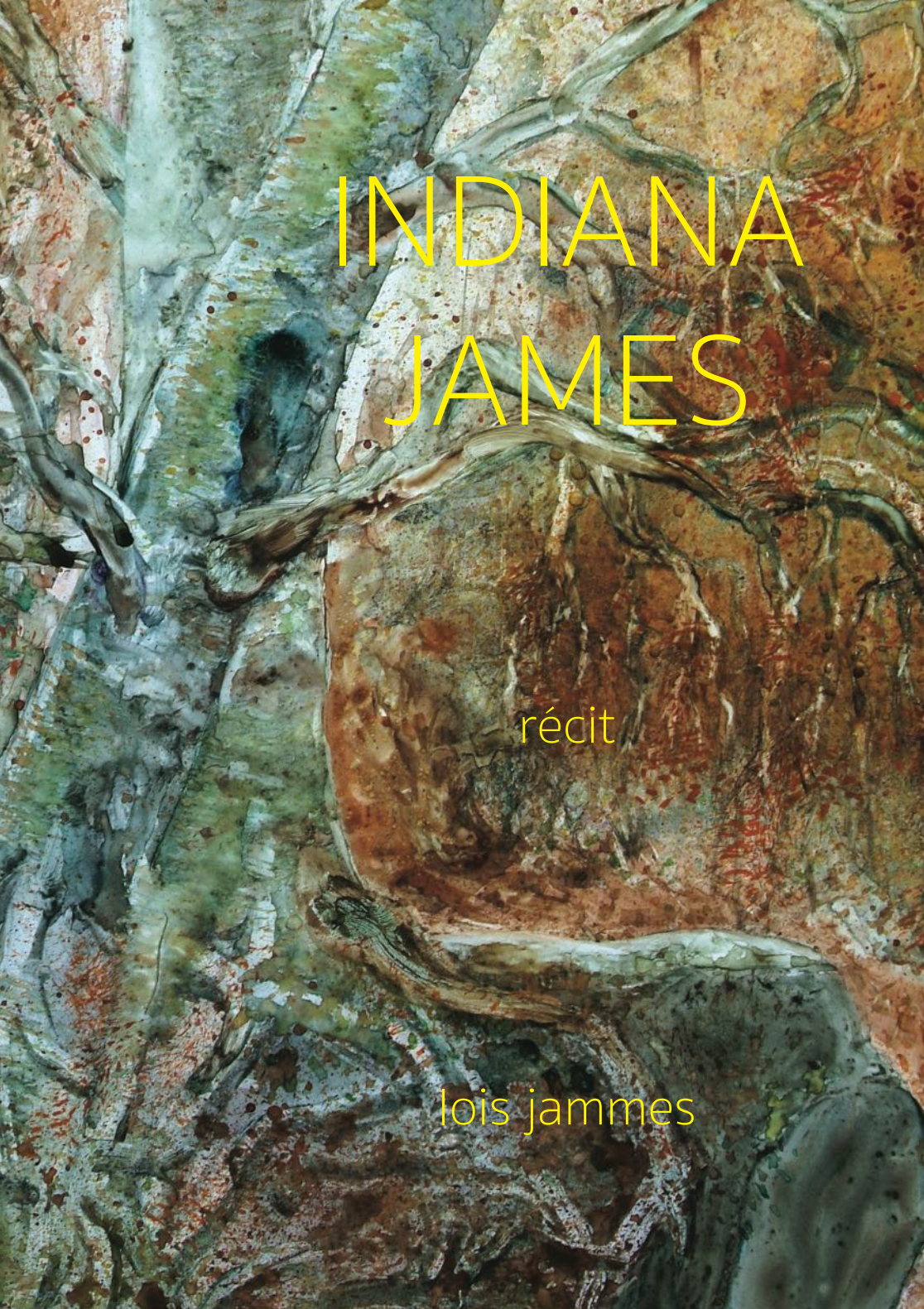


INDIANA JAMES

récit

lois jammes

© lois jammes
Penmarc'h, Bretagne, solstice d'été 2023.
jammeslois@gmail.com
Couverture : forêt de Huelgoat, Finistère, aquarelle de l'auteur.

Indiana James

récit

lois jammes

des Ailes Croissent aux Hommes
Épris de Vent, d'Espace
et de Rage de vivre

l'Air
Comme
l'Humain
Est
Vents
Et
Routes

Avant-propos

J'aime le mot chrysalide, un joli mot couleur de l'or et dont le son crisse, à la forme rigide comme le corset des belles du XIXe siècle, un mot mystérieux qui évoque la métamorphose.

Mon adolescence a été une chrysalide de sept longues années d'internat catholique. J'ai mis du temps à m'en extraire, sans regrets, sans rancunes, car ces contraintes transitoires n'ont fait qu'exacerber ma curiosité, mon goût de l'exploration, ma soif d'apprendre. Elles m'ont permis de déployer mes ailes en me débarrassant définitivement des haillons de la religion, des dogmes et du conformisme. Un aboutissement qui a sublimé les ferments de mon enfance.

J'ai toujours pris sans hésitation les chemins qui s'ouvraient devant moi, mais pas plus que la chenille ne peut se rêver papillon, jamais je n'aurais imaginé ma vie de pilote en Amazonie.

Quarante années d'anecdotes sont rassemblées ici en un bavardage faisant écho à l'exubérance amazonienne que j'aimais tant.

Mes ailes, car il s'agit ici d'un récit d'aviateur, se sont frottées aux arbres – parfois littéralement –, aux sommets andins, aux âmes des Indiens disparus, aux contrebandiers, à la peur, à l'absurde, au sublime, à la mort.

Une vie qui paraîtra agitée pour certains, mais qui pour

moi n'était qu'un métier choisi et que j'adorais, bien que m'éloignant trop souvent des miens.

Comment présenter tous ces souvenirs ? Les pilotes qui ont lu la page précédente pourraient deviner. ACHEVER est l'acronyme de la fameuse check-list que les oiseaux humains ont répété des milliers de fois avant tout décollage ou atterrissage, et dont en voici une version :

A – atterrisseurs : freins OK, cales enlevées (c'est mieux).

C – contact 1+2, commandes libres et dans le bon sens, réchauffeur carburateur fermé, correcteur altimétrique poussé, compensateur au neutre.

H – huile : t° et pression OK, hélice au petit pas, harnais bouclé, habitacle fermé.

E – essence ouverte, autonomie et pression suffisantes.

V – volets un cran, volets moteur ouverts.

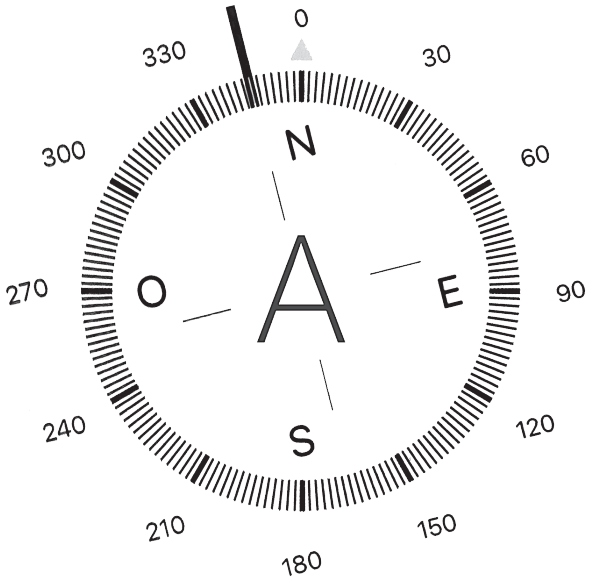
E – extérieurs dégagés, tube Pitot décapoté.

R – réglage instruments.

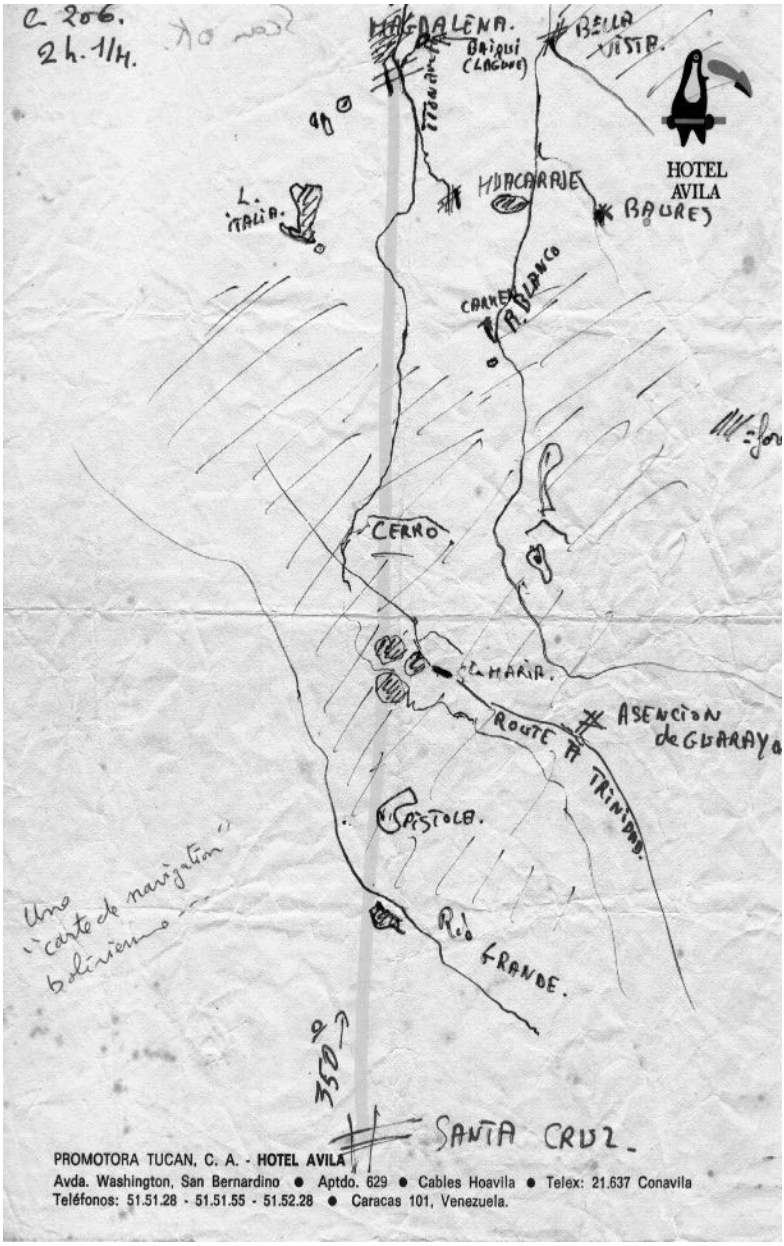
Autour de chaque lettre de l'acronyme orbitent des mots qui me sont venus à l'esprit, chacun conduisant à plusieurs histoires, une façon comme une autre de m'imposer un certain cadre, moi qui les déteste, et en même temps de conforter ma paresse…

Ceux qui ont lu mon premier roman *Besavida*, retrouveront ici quelques *dejavus* comme l'écrivent si joliment nos amis yankees, je les remercie de ne pas m'en tenir rigueur.

Attachez vos ceintures. Étant donné la plume turbulente et quelque peu erratique du pilote, le vol sera parfois mouvementé, mais promis, vous arriverez à bon port.



Allons-y !
Amazonie
Animaux
Ailes
Atterrissages
Air
Accidents



Bolivie – Ma carte pour un vol de 500 km en 2 h 15 avec un Cessna 206.

Allons-y !

Mais qu'est-ce que je fous là ? Une immensité verte, un horizon infini, plat, pas la moindre petite bosse. Le pays des non-repères. Garder le cap, oui, mais le compas est-il juste ? et comment calculer ma dérive si je n'ai aucune donnée météo ni de radio pour m'informer ? Je n'ai plus qu'à me fier à la drôle de carte sur ma cuisse : une feuille de papier avec le dessin d'un collègue.

Apprendre à piloter, c'est comme apprendre une langue. Quelle méthode choisir ? grammaire ou immersion ?

L'élève pilote prêt à décoller avec son avion chargé sur une piste courte peut consulter les graphes calculés par les ingénieurs : vent, température, altitude, poids, longueur utilisable, …ou bien s'immerger. À lui de piloter avec ses fesses comme on dit dans le jargon, c'est-à-dire faire corps avec la machine et son environnement. Le cerveau intégrera alors toutes les données intraduisibles : boue, herbes hautes, arbres en bout de piste, état du moteur, etc., tout un tas de choses de terrain que les meilleurs graphes sont impuissants à calculer. Il lui faut évidemment pratiquer, oser mais doser, jusqu'à sentir l'appareil comme un exosquelette. Alors rouler quelques dizaines de mètres suffira pour qu'il sache si *ça va passer*.

Cela, je ne le sais pas encore, moi qui ai appris justement avec la première méthode, et qui suis forcé maintenant de me couler dans la deuxième. Pendant que ronronne le Cessna 172 CP-642, premier avion bolivien que je pilote, je repense à mon très bref parcours aéronautique

qui se résume à cinquante heures de vol moteur et une soixantaine en planeur, autrement dit rien. Pourtant le terrain angevin d'Avrillé, le père Hersen alias *le patron*, les copains, l'ambiance surtout côté des vélivoles, que d'images et de souvenirs heureux ! À l'époque, dans les années soixante, on y croyait. Nous dormions sur le terrain, mangions une tomate et un bout de pain, poussions nos graciles machines volantes toute la journée pour voler dix minutes. Les ego étaient vite rabattus, le rire toujours présent.

Avrillé, 1967 – Planeur Edelweiss et Storch remorqueur.

Quelques-uns de mes compagnons sont devenus pilotes de ligne ou de chasse, mais moi j'aimais la nature autant que l'aviation, alors la brousse m'a permis de concilier les deux. Mon futur métier m'avait déjà fait un petit clin d'œil le jour où un copain m'avait emmené en Piper J-3 faire des approches au-dessus d'un champ pour s'entraîner, et moi, grand couillon irresponsable, j'avais coupé les gaz pour nous y poser. L'histoire s'était terminée avec les flics et un sérieux savon du patron.

Et me voilà en train de survoler l'Amazonie bolivienne. Qu'aurais-je pensé si j'avais su que commençait une

aventure de quarante ans ? Quand on est jeune – j'ai vingt-deux ans – on ne se projette pas aussi loin, et je ne crois pas qu'on puisse planifier les grands évènements de sa propre vie. Tout devient simple alors car la liberté est totale. Je voulais faire des heures de vol ? j'ai dit oui à la première occasion.

Avrillé, 1958 – Mon baptême de l'air à dix ans sur Piper Cub J-3 de 65 cv.

Attendre ce que l'on n'attend pas, attendre l'inattendu, deux opposés qui s'entendent. Avoir l'esprit attentif à la surprise, la capter avant qu'elle ne s'envole, l'intégrer, l'adopter, …ou pas.

Je galère dans mon Anjou natal. Ayant décidé de devenir pilote d'avion, j'enchaîne les petits boulots destinés à payer mes heures de vols. Tout y passe, pas de ciné, pas de filles, pas de ceci ni de cela, le chemin sera long. Comment faire les deux cent cinquante heures de vol nécessaires pour avoir accès à la licence professionnelle, moi qui ne suis même pas pilote privé ?

Vient alors nous faire ses adieux un cousin séminariste qui part en Bolivie. Le futur missionnaire y croit et va travailler chez un évêque espagnol. Je lance au hasard,

— Cousin, si ton évêque a un avion, je veux bien le piloter en échange du gîte et du couvert…

Deux mois plus tard arrive une lettre. La mission ne possède pas un

avion mais deux, l'évêque est d'accord et offre un contrat de quatre ans ainsi que le voyage aller-retour. Je mens si je réfléchis plus de dix secondes et annonce ipso facto mon départ à mes parents. Je ne parle pas la langue de ce pays que je ne connais pas non plus, mais je vais voler, rien d'autre ne compte à mes yeux.

Après vingt-six jours de mer sur le paquebot italien Rossini entre Cannes et Arica, puis vingt-quatre heures de train à crémaillère pour couvrir les quatre cents kilomètres jusqu'à La Paz, et enfin une heure de DC 6, me voilà dans la chaleur moite des tropiques. Indiana James naît sans le savoir.

Devant moi, la piste en terre du ranch. Lâché après deux tours de piste, je ne connais pas encore cet avion mais la piste est longue, 500 m environ. J'arrive et je repars chargé, ici on ne gaspille pas, la machine volante est un outil de travail. Alors s'impose le pragmatisme : le seul siège, c'est le mien pour alléger la cellule, et on embarque 250 kg dans ce Cessna 172 de 145 cv, ou 500 kg dans un Cessna 185 de 300 cv, ce qui peut se traduire par huit passagers dans un avion prévu pour cinq, les travailleurs ne sont pas gros et on tasse bien les sardines…

Ce soir-là, je m'endors tout excité par la nouvelle vie qui s'offre à moi : un pays et une langue à découvrir, et puis voler !

Le *qu'est-ce que je fous là* de ce vol réapparaîtra sept ans plus tard en laissant derrière moi le rivage de la Floride. Soudain le vide, même horizon sans limites, seule la couleur a changé : l'immensité n'est plus verte mais bleue. J'ai une boule dans la gorge et, à ma portée, un gros tas de vraies cartes que je n'avais pu poser côte à côte dans la chambre de l'hôtel, trop long ! Il est vrai que le trajet de Miami à Santa Cruz en Bolivie approche des 6 000 km, soit la distance de Paris au désert de Gobi.

— Tu veux aller chercher un avion aux États-Unis ? m'avait-on demandé.

— Ben oui, avais-je bêtement répondu, attiré comme une mouche à miel par cette nouvelle expérience.

Le Piper Lance PA 32R à train rentrant est une belle bête qui sent le neuf, le temps est superbe, mais toute cette eau dessous… J'ai beau savoir que la forêt est plus dangereuse en cas de panne moteur, rien à faire, ça me stresse cette flotte dont je n'ai pas l'habitude, et je m'accroche au chapelet des Bahamas jusqu'à South Caicos, ma première étape. Heureusement, j'avais tracé ma route par l'arc des Caraïbes. Je prends mon temps, le convoyage durera six jours au lieu des trois habituels lorsque j'en ferai d'autres. Oser mais doser.

Amazonie

Un mot émeraude qui fait rêver, sombre, riche et mystérieux, que n'imagine-t-on pas quand nous l'entendons ! J'aime cette forêt qui a dévoilé pour moi quelques trésors de son infinie diversité lorsque j'assurais la logistique d'expéditions scientifiques. Je pouvais alors m'en imprégner en y vivant quelques semaines loin de tout.

Moment intense que cette rencontre au point du jour avec un puma curieux. Nous nous sommes observés mutuellement une dizaine de minutes, à quinze mètres, sans bouger, lui assis, moi debout dans les feuilles sèches. Aucune agressivité, aucune peur, mais une sensation très forte de l'ubuntu de la philosophie africaine : *je suis ce que je suis parce que tu es ce que tu es, toi et moi avons des choses en commun*. Quel kif formidable !

La forêt m'en a fait baver aussi en traînant ses haillons nuageux sur la cime des arbres ou, au contraire, en construisant de gigantesques châteaux forts vomissant foudre et pluies torrentielles. Ceux-là, je les contournais avec respect, parfois pendant plus d'une demi-heure jusqu'à me faufiler par une trouée. Lors des convoyages, la navigation de 8-9 h de traversée amazonienne s'exécutait à la montre et au compas en s'aidant d'une carte où seul le tracé des grands affluents était d'une utilité relative. Aucune donnée météo n'était disponible alors et le GPS inexistant, mais difficile de rater Manaus sur le fleuve de 2 km de large. Crevé par la tension d'un long vol solitaire et à jeun depuis l'aube, je commandais toujours un poisson à la bahianaise, savourant déjà à l'avance la sauce de coco au piment, mais quand le plat arrivait, j'étais bourré avec une simple bière.

Non, m'a-t-elle dit une fois, tu ne passeras pas. J'arrivais de la côte vénézuélienne dans un Cessna 206 avec, à bord, le propriétaire, sa femme, son fils et leurs emplettes de Miami. Nous venions de zigzaguer avec peine entre les parois verticales des Tepuis, région grandiose mais très souvent mal pavée car sur la latitude du fameux Pot-au-Noir.

Un rideau sombre noie les montagnes de la frontière, je cherche en vain un passage pendant vingt minutes, notant du coin de l'œil un ranch et sa piste à flanc de colline. Bientôt la pluie nous rattrape, le ciel dégringole, je décide de m'y poser. D'emblée je sais, …mais je n'ai plus le choix : des cabanes s'alignent des deux côtés, si proches que je ne peux toucher terre au début de ce qui n'est que l'unique rue d'un village indien. Le bout des ailes passe à un mètre cinquante des toits, les roues touchent le sol de glaise mouillé et bosselé, annulant le freinage. Heureusement, la montée est forte mais ce ne sera pas suffisant et

l'avion s'immobilise cinquante mètres plus loin dans les hautes herbes du sommet qui s'avère être …le dépotoir. Ouf ! rien de cassé.

Les gens s'approchent timidement, et pour cause, ils n'ont jamais vu d'avion, par chance l'un d'eux baragouine quelques mots d'espagnol et la méfiance s'envole rapidement. Et maintenant ? je ne peux redécoller d'une rue de deux cents mètres de long aussi pentue. Il faut rallonger la *piste*. Si tôt dit, si tôt fait, le village entier sort les machettes et nous voilà au travail dans la bonne humeur générale, aplanissant le dépotoir et les termitières, fauchant les herbes sur une centaine de mètres. L'instant crucial sera au sommet, je n'aurai plus que le court tronçon de descente pour accélérer, sortir les pleins volets pour sauter par-dessus les herbes, les frôler avec les roues et profiter de l'effet de sol jusqu'au pied de la colline.

Trois heures plus tard, la pluie cesse, il est encore temps d'arriver à Boa Vista avant la nuit. Nous distribuons quelques cadeaux en remerciement et poussons la queue de l'avionnette entre les premières maisons afin de gagner quelques précieux mètres. Embarquement !

La machine s'arrache comme à regret devant les hautes herbes et dévale la pente paresseusement pendant que je rentre les volets centimètre par centimètre. Pleins volets, le Cessna à pleine puissance reste *limaceux* (sluggish disent les Anglais), l'alarme de décrochage couine dans nos oreilles mais nous grimpons enfin, c'est parti pour le Brésil. Mes passagers, muets jusqu'ici, deviennent soudainement très volubiles, tandis que moi je bénis mes quelques milliers d'heures de vol de brousse.

Mer et Amazonie ont des points communs pour qui les survole : leur immensité, leur surface plus ou moins agi-

tée, et enfin, …mieux vaut ne pas tomber dedans.

En volant à très basse altitude sur la forêt, je me suis souvent glissé dans l'illusion d'être un skipper bataillant dans la houle : aujourd'hui un très gros clapot qui oblige à barrer sans cesse tant la canopée est irrégulière.

Frôler les feuillages à 200 km/h, esquiver les écueils des noyers du Brésil ou des kapokiers, plonger dans les saignées marécageuses sur des colonies d'oursins serrés les uns contre les autres : les palmiers royaux. Descendre à leurs pieds au fond des abysses verts lorsque s'ouvre un champ de *Victoria regia*, imaginer s'y poser tant ces placides nénuphars géants invitent au repos.

Mes sens aussi tournent à deux cent à l'heure, une bonne partie pour éviter les obstacles, une autre jouissant de l'action et du spectacle. Adrénaline et dopamine…, je suis alerte et je plane au sens canabinolesque du terme, trop bien ces vols avec les botanistes ! Ils identifient les espèces, prennent des repères et des notes, font leur boulot de scientifiques comme s'ils étaient installés à leur bureau. N'empêche, à l'atterrissage, eux aussi ont des étoiles au fond des yeux.

Fausse mer, mais aussi mirages. Un jour, un arbre laisse tomber tous ses fruits d'un coup devant moi, de gros fruits noirs d'autant plus visibles que les branches sont dépourvues de feuilles. Quelques secondes passent et puis j'éclate de rire, au grand dam des étudiantes entassées dans la cabine et qui n'ont rien vu.

Je les emmène vers un campement en pleine forêt depuis notre base du rio Guaporé. Une balade de 25 minutes mais dans des conditions particulières : la fumée des incendies de la saison sèche est tellement dense que la visibilité ne dépasse pas 300 m, soit …5 à 6 secondes

de vol. Pas de souci majeur pour l'atterrissage, j'ai des repères au GPS (loin d'avoir la précision de maintenant) et je connais les obstacles.

Taillée dans une haute futaie par des forestiers recherchant l'acajou, la piste n'a pas de saignée d'approche, elle commence et se termine au pied des grands troncs, invisible à moins de passer directement au-dessus. Il faut donc s'aligner, voler au ras de la canopée à vitesse réduite avec deux crans de volets, puis attendre la trouée, couper les gaz, plonger résolument vers la terre rouge tout en sortant les pleins volets, faire une glissade si nécessaire, …un atterro sportif qui n'est pas fait pour mettre mes passagères à l'aise même si je les ai briefées auparavant, confier entièrement sa vie à un autre n'est pas toujours facile.

Je reviens à mes fruits : il s'agissait d'un groupe de singes araignées. En voyant fondre sur eux cette harpie géante mangeuse de la gent simiesque, les futures proies n'ont pas hésité à se larguer dans le vide comme des figues trop mûres. Ils ont eu la trouille de leur vie ces pauvres primates, malgré leur extrême agilité et une vive intelligence, je le sais car j'en ai eu un, ou plutôt une, chez moi, qui a aidé mon fils aîné à faire ses premiers pas. Un bras à la taille, la queue enroulée autour du cou du gamin, elle se dandinait au rythme de l'enfant avant qu'ils ne retombent tous les deux assis et se serrent dans leurs bras.

J'aime à croire que l'histoire de la harpie géante qui vrombit rôde encore chez nos cousins de la forêt profonde, se transmettant par gestes et mimiques à défaut de paroles. Un mythe naîtra-t-il dans quelques milliers d'années ? comment apaiseront-ils cette déesse Harpie si terrible ? par des offrandes ou par des sacrifices ?

Elles ont raison mes passagères, difficile de faire confiance à un pilote aux délires pareils.

Animaux

J'aime les animaux, les plantes, les paysages sans traces humaines. Et elle en regorge, Abya Yala, *la terre en sa pleine maturité*, comme les peuples indigènes ont décidé de renommer les Amériques à l'occasion du cinquième centenaire d'un grand malheur : leur accueil à de drôles de barbus pestilentiels tant d'esprit que de corps.

Le puma des pages précédentes est sans doute ma rencontre la plus intense mais loin d'être la seule : le jaguar assis sur une termitière regardant passer un étrange oiseau métallique au ras de la pampa, un chien sauvage très rare que je confonds avec un chien domestique d'un village voisin, un autre avec une très longue queue, oups ! encore un puma…

Ceux montés à bord manquaient parfois de docilité.

La jeune ânesse qui cabosse le fuselage avec ses sabots en se débattant. Accusée plus tard par mes voisins de pervertir leurs garçons, je dois m'en défaire et l'offre sournoisement en cadeau au curé d'un village proche.

Bien sanglé sur le plancher et tête en place copilote, le cochon de 140 kg qui s'agite car il trouve le temps long. Lui gratter la joue pendant vingt minutes le relaxe suffisamment pour qu'il se déleste de trois kilos malodorants à l'arrière de la cabine… Jamais je n'aurais pensé que *gratter le cochon* faisait partie de la panoplie du parfait pilote de brousse.

Des oiseaux m'accompagnaient.

Le jabiru au bout de mon aile, maître des airs, l'œil in-

quiet, plumes du cou ébouriffées par la vitesse, qui plonge en piqué sans que je puisse le suivre.

Le nuage de flamants roses sur l'Altiplano avec mon ami Bob dont je reparlerai, et nous au milieu d'un furieux tourbillon d'ailes et de pattes, ouf ! pas de collision.

Manche à air infaillible en brousse : les oiseaux décollent toujours face au vent, il suffit de les forcer à s'envoler pour savoir comment atterrir dans le bon sens, crucial sur une piste courte.

L'aigle, ce fut moins drôle. Une piste militaire paraguayenne, mon bimoteur chargé de whisky et tissus de contrebande, une patrouille bolivienne armée sur la ligne de frontière juste en bout de piste. Je décolle et fonce droit sur eux – ils n'oseront pas tirer vers le territoire paraguayen –, leur passe au ras de la tête et disparais de leur vue en frôlant les arbres. C'est le moment que choisit un aigle pour fuir ce vacarme. Merde, je vais le prendre dans le pare-brise ! Virage pour l'esquiver, et vlan ! le voilà qui s'enquille dans une des entrées d'air du moteur droit, ses deux grandes ailes battant la nacelle. Une heure plus tard je me pose sur une petite piste pour y livrer mon chargement avant de repartir vers la ville. Le moteur a un peu chauffé, le pauvre rapace est cuit, je suis triste.

Puisque nous sommes en compagnie des animaux volants, je me souviens des colonnes de chauve-souris au-dessus d'un village retiré, obscurcissant le soleil couchant, en route pour se nourrir dans la pampa. Je les remerciais de manger une part des millions de moustiques qui m'ont piqué pendant quarante ans.

Des mini-guêpes adorent faire leur nid dans le tube Pitot – ne pas oublier de lui mettre une capote dès l'atterrissage –, frelons et abeilles peuvent m'assaillir sur n'im-

porte quelle piste, mais ceux que je déteste le plus sont les maringouins minuscules qui se fichent dans les yeux.

Tous ces petits *plaisirs* de la brousse sont parfois inattendus : voulant vérifier la tension des câbles de commande des ailerons, je plonge mon bras par une trappe de visite et retire une mue de serpent.

Zone d'élevage extensif, la région du Beni, au nord-est de la Bolivie, est une mosaïque de savane, marais et forêt, qui s'inonde régulièrement pendant la saison des pluies. Le bétail peut passer la journée dans l'eau jusqu'au cou mais il a besoin d'endroit sec pour dormir, voilà pourquoi les vaches adorent les pistes des ranchs situées sur la moindre élévation. Si elles se regroupent sur une seule moitié, pas de problème pour se poser sur l'autre, l'avion au sol les fait fuir en arrivant sur elles. Si elles sont dispersées, alors il faut les effrayer par des passes mais la bête est intelligente et s'habitue. Il faut alors descendre plus bas, si bas que j'en ai touché une sans le vouloir, ce qui m'a valu une belle engueulade avec moi-même : c'est pas fini ces conneries ?

Plus vicieux sont les animaux qui surgissent alors que l'avionnette arrondit déjà pour toucher terre. Cochons, dindons (j'y reviendrai), chevaux, lamas, moutons, ou leurs cousins sauvages, encore moins prévisibles : vigognes ou nandous sur l'Altiplano bolivien.

Je touche à peine terre avec un Cessna 206 bien chargé quand un cheval croise ma trajectoire. Remise des gaz, saut par-dessus le bourrin impassible et bataille pour ne pas décrocher[1], la piste est courte mais suivie de champs dans l'axe, je passe au ras des arbres un kilomètre plus loin. Oui, cet avion n'est qu'une grosse loche à pleins

1 Phénomène aérodynamique dû en général au manque de vitesse. Imaginez qu'on vous coupe les ailes.

volets, mais c'est en partie grâce à cet incident que j'ai pu *sentir* mon décollage vénézuélien quelques années plus tard.

Le pilotage de brousse pour les nuls : un tour de piste pour tâter le vent (les oiseaux !) et vérifier l'état général de la piste, sans oublier ses abords, est une saine et indispensable pratique.

Et en dessert, une petite touche gastronomique avec Willy mon copain photographe. Nous sommes en finale de la piste de Commodoro Rivadavia nichée au pied du plateau patagon argentin, et le vent fait honneur à sa réputation en brassant l'air dans sa chute vers la mer, une véritable machine à laver.

— Je te paye un plat de *centollas* si tu me fais un kiss landing[2], me dit l'enfant de sa mère, gouailleur, à mon côté.

Piqué au vif et alléché par ce met de choix, je m'applique, la chance fait le reste, les roues du Centurion caressent l'asphalte. Le crabe fut excellent.

Ailes

Légèreté, finesse du mot incarnant bien la réalité, voilà ce qui me vient à l'esprit lorsque je pense à ces bijoux de l'évolution et de la technologie : les ailes des oiseaux et leurs pâles imitations, celles des planeurs, des avions, des moulins et des éoliennes. Grâce aux ailes, grâce à elles – pur kif homophonique –, le vol est possible, les balais des sorcières sont devenus obsolètes.

2 Atterrissage doux comme un baiser.

Évidemment, quand on les coupe, ça marche moins bien. Le Cessna 172 de mes débuts s'est accidenté dans un marais. Le pilote, un prêtre espagnol, avait oublié de vérifier le combustible… Trois à bord dont un évêque, trois jours d'attente bouffés par les moustiques, trois mois à l'envers dans la flotte pour l'appareil, qu'un char à bœuf traînera à travers la pampa jusqu'à la piste la plus proche.

Beni, Bolivie, 1971 – L'avion d'un collègue qui a subi le même sort.

Et me voilà près de lui. Les mécanos s'affairent. L'hélice est redressée avec une presse à main, le moteur est vidangé, les bougies vérifiées, un essai, ça tourne sans trop vibrer. Les freins, il n'y en a plus. Les empennages arrières sont décabossés à coups de marteau, les volets sont inutilisables. Reste le plus gros : l'aile gauche, coupée en deux. Là, je m'inquiète et me revient la petite musique *mais qu'est-ce que je fous là ?* d'autant plus que tous les autres pilotes ont refusé ce convoyage.

Le chef mécano a tout prévu et prépare deux gros angulaires en fer pour assembler le longeron. Il perce et boulonne pendant que ses acolytes maintiennent le moignon aligné à l'œil. Pas mal, il est satisfait, le reste c'est du cosmétique, et le voilà qui enveloppe le tout d'une feuille d'aluminium pour cacher les ferrailles. Une aile avec un énorme pansement au milieu !

— Bon, c'est ton tour, me dit l'enfoiré, ça devrait tenir.

Il éclate de rire devant ma tronche et me tape sur l'épaule,

— Bah ! c'est rien qu'une heure de vol, tu vas le faire.

J'ai apporté un casque de moto (les pilotes d'essai en ont toujours dans les films), je m'installe et démarre le moteur. Sans freins et sans volets, je vais me manger la piste et ne pourrai même pas y revenir, elle est trop courte, c'est un non-retour. Bon. Plein pot, les péons retiennent l'avion puis le lâchent d'un coup, le bout de piste arrive, l'avion décolle et embarque immédiatement à gauche, je réussis à le niveler d'un coup de palonnier et de volant, mais en butée de ce dernier ! donc les virages à droite sont impossibles, ça promet. Le moteur ronronne et me rassérène, la suée est passée. Un coup d'œil aux instruments, horreur, le compte-tour est à zéro. Instinctivement je regarde si l'hélice tourne encore avant de me traiter d'abruti total. Espèce de crétin ! ce n'est qu'un câble de transmission cassé.

Des cumulus gonflent rapidement sur l'horizon, pas question de traverser des turbulences avec une épave pareille. Je me pose donc sur une longue piste utilisée par les DC 3 et autres bimoteurs lourds pour le transport de la viande. On me reçoit avec du café, on tend un hamac, ça va mieux. Pendant ce temps, les mécanos rentrés à la ville attendent anxieusement, puis lancent une recherche pour retrouver *les restes,* les miens. En vain. Les pilotes font grise mine. Encore un ! pauvre gringo !

Le soleil baisse, les cumulus se sont dissous, je repars avec un bloc de fromage et un jeune boa en cadeau. L'aéroport enfin, les pilotes sont encore tous là en train de discuter l'événement. Finalement ils m'aiment bien je crois.

Voler de ses propres ailes, avoir des ailes… Ces expres-

sions prennent tout leur sens pour un pilote et m'incitent facilement à la rêverie.

La Patagonie. Sous l'avion, un lac d'un vert laiteux parsemé de cygnes blancs détachés de l'Upsala, longue langue de glace de soixante kilomètres qui vient y mourir. Au-dessus de moi, d'autres oiseaux blancs qui se contentent d'ouvrir leurs ailes oblongues et de rester sur place malgré les vents violents : les nuages d'onde, que je compare à une armada de longues pirogues fuselées, ou encore à autant de cerfs-volants maintenus par des êtres invisibles. Puis une autre image s'impose : ces corps éthérés ne seraient-ils pas les âmes des Indiens qu'on tirait comme des lapins au XIXe siècle pour laisser la place au *progrès* ? Mon cœur se serre à cette pensée, tandis que l'avion ronronne doucement, mouche incongrue perdue dans ce paysage cathédrale.

Patagonie, 1997 – Nuages d'onde sur le glacier Perito Moreno.

Un coup de coude interrompt ma rêverie, Willy montre du doigt le pic du Fitz Roy perçant les nuages droit devant. Le Cessna s'enroule autour de la roche déchiquetée et se fait vicieusement secouer par les rabattants sous le

vent, une fois, deux fois, trois fois… Mon compagnon mitraille et me fait enfin signe, il a ce qu'il veut, nous pouvons rentrer.

Trop tentant le glacier au-dessous… Nous le dévalons à quelques mètres de la surface. La langue de tout à l'heure est couverte de neige, vite remplacée plus bas par des dents acérées enchâssées dans une lueur opalescente bleu turquoise, ce qui bien sûr attire mon photographe.

Tous les deux, nous formons une bonne équipe : un hochement de tête, un petit geste, et je sais ce qu'il cherche. Je mets alors l'appareil en forte glissade de son côté pour lui permettre de garder l'objectif repéré dans l'étroite fenêtre entre l'hélice et les haubans. Clac, clac ! le 6 x 6 tire douze coups puis il faut le recharger à toute vitesse, mais Willy maîtrise malgré ses doigts gourds de froid, celui qui s'engouffre dans la cabine et me congèle la nuque. Ma cuisse gauche fatigue pour maintenir le palonnier en butée, les commandes sont complètement croisées, le fuselage vibre, il n'est pas fait pour voler de travers, et je suis persuadé que les vautours se demandent quel est ce drôle d'oiseau qui vole en crabe… Mais ni le froid ni la fatigue n'ont prise sur nous, tant nos yeux sont ivres de sublime, et ce sont deux hommes radieux qui se posent sur la piste de Calafate.

Nous sillonnerons l'Argentine de haut en bas pendant deux cents heures – de quoi faire le tour de la planète – car mon copain va éditer un livre de photos aériennes. Ce vol en sera un des plus mémorables.

Ce matin, je décolle avec Mermoz et Collenot, Guillaumet, Saint-Exupéry et tant d'autres qui ont survolé les Andes, et particulièrement la zone vers laquelle je grimpe maintenant avec mon avion : l'Aconcagua, le plus haut sommet des Amériques, entre San-

tiago du Chili et Mendoza.

Un peu d'histoire : après deux tentatives infructueuses par des Argentins (Newbery et Zanni) sur Morane Le Rhône de 80 cv, *la première traversée a été faite en 1916, toujours par des Argentins, en …ballon ! Partis de Santiago, pour utiliser les vents dominants de l'ouest, ils se posèrent sans dommage à l'ouest de Mendoza. Ils étaient gonflés, c'est le cas de le dire. Enfin un Morane Parasol de 80* cv, *piloté par Candelaria, traverse de Zapala à Cunco, partie plus basse au sud de Mendoza. C'est le Chilien Godoy qui fera le premier le chemin de l'Aconcagua sur un Bristol Le Rhône de 110* cv. *On ne peut oublier, cocorico oblige, Adrienne Bolland, partie de Mendoza le 1er avril (!) 1921 sur son Caudron de 80* cv *et posée quatre heures plus tard à Santiago, fermant ainsi un chapitre de la conquête aérienne des Andes.*

Voici, sous mes ailes, le fameux passage par lequel se faufilèrent les pionniers, défilé étroit et tortueux aux pieds du versant sud. Il y a là maintenant une station météorologique. Lorsque celle-ci annonce vent calme, des Piper Super Cub chiliens de 180 cv, *passent ainsi à 4 200 m et ramènent en remorque leurs planeurs qui ont traversé la chaîne en profitant de l'onde orographique. Je doute qu'ils aient la possibilité de faire demi-tour.*

Connaissant maintenant les lieux, je ne peux que mieux apprécier le courage de tous ces «fous volants».

Face à la colossale dent de l'Aconcagua qui nous nargue, le Centurion non équipé de turbocompresseur s'essouffle et se maintient à grand-peine à 19 000 pieds (5800 m), et moi je soupire d'envie en songeant aux ailes graciles des albatros qui me permettraient de grimper encore. Les vents atteignent facilement les 180 km/h par ici, mais aujourd'hui la chance est avec nous, il fait beau. Collé comme une mouche à son plafond, l'avion est mollasson et vole mal, le décrochage guette.

Patagonie, 1997 – L'Aconcagua, sommet culminant des Amériques à 6 962 m.

Je tourne pendant une heure, accroché à l'hélice, les doigts crispés sur des commandes apathiques, attentif à ne pas perdre d'altitude. Avec le masque à oxygène sur le nez, je me sens comme un têtard en quête d'air à la surface de l'eau. Le paysage m'hypnotise et une étrange torpeur m'envahit, qui me rend indifférent aux gesticulations de Willy, pestant contre ses appareils qui gèlent. Quelquefois, la technique efface la poésie.

Mon esprit divague et me projette dans une situation similaire. Me voici à La Paz et son aéroport international le plus haut du monde à plus de 4 000 m, où monter trois marches est un réel effort dans l'air raréfié et pur. La puissance du moteur de notre Maule de 235 cv à carburateur est diminuée au moins de moitié car, pour ne pas arranger les choses, il fait chaud dans la journée et la densité de l'air s'amoindrit en conséquence. Résultat, nous décollerions à environ 5 000 m si nous étions en France, bien au-dessus du Mont Blanc.

Tout cela nous le savons Willy et moi et pourtant nous voici en tête de piste à une heure de l'après-midi, l'avion chargé au maximum de combustible avec 365 litres dans

les réservoirs modifiés et agrandis, car il n'y en a pas là où nous allons, au pied des Andes.

Quatre mille mètres d'asphalte se déroulent devant nous, l'avion accélère lentement mais décolle finalement assez vite. Je reste à quelques mètres pour profiter de l'effet de sol, comme le font d'ailleurs tous les oiseaux, il suffit de regarder un cormoran s'envoler. Nous franchissons le bout de piste à 30 m de hauteur et devant nous s'étend le plateau aride de l'Altiplano. Mais le Maule refuse de monter davantage, il est lourd et paresse à faible vitesse, pas très confortable ! Je me dirige malgré tout vers le passage du nord de l'Illampu dont le glacier culmine à près de 6 400 m. Il me faut à tout prix gagner encore 300 m au minimum si je veux passer à ses côtés, là où le plateau plonge abruptement vers les vallées humides.

Soudain, un village aux toits de tôle. La tôle, ça chauffe, la voilà la solution ! et je me retrouve en train de tourner en rond au ras des toits en grattant quelques mètres au milieu des vautours urubus. Ça grimpe ! Il nous faut une demi-heure quand même pour gagner 300 m… Un coup d'œil vers le bord déchiré du plateau et le bleu lointain des vallées, encore deux ou trois tours pour assurer et j'y vais. L'avion frôle les roches de la passe et puis les courants descendants nous font plonger, mais sans danger, vers les énormes vallées vertes des Yungas où, 2 800 m plus bas, nous attend le village d'Apolo. Heureusement les nuages sont clairsemés car il est impossible de faire demi-tour. Willy est tout sourire.

Les ailes sont la partie noble de l'avion. Le reste n'est qu'un véhicule, motorisé ou non. Si le planeur est le plus gracieux, j'ai toujours considéré l'avion comme un peu rustre à ses côtés, l'hélicoptère, lui, n'étant qu'un gros bourdon. Oiseaux et insectes…

Atterrissages

Bella Vista, 1973 – En courte finale avec un Piper Tri-Pacer de 108 cv.

Après les ailes, les pattes. Le train d'atterrissage, patin, ski, roue ou flotteur, fixe ou rentrant est un mal nécessaire. Pesant et volumineux, indispensable mais d'usage restreint, on aimerait s'en passer. Parfois certains le font…

Nos planeurs à Avrillé avaient un seul ski en bois qu'on posait sur une coquille à deux roues, le B.O. (acronyme du tramway Bourget-Opéra !). Dès la mise en l'air la coquille se détachait et le Nord 1 300 à cabine torpédo, sur lequel j'ai fait mon vol solo, se posait sur son ski : moins de poids, atterrissage plus court. Simple et que du bon. Le souvenir de ce planeur de 14 de finesse[3] me ramène à mon premier atterrissage de nuit, bien involontaire.

Un remorqueur vient me chercher au Mans où je m'étais posé, très fier d'avoir parcouru 80 km. Le pilote un peu fou dont j'ai oublié le nom attend le dernier moment

3 Lâché à 1 000 m en air calme il peut parcourir 14 km. Un planeur moderne dépasse les 60.

pour repartir, me procurant un vol magnifique derrière la silhouette sombre du Rallye sur le couchant, jusqu'à ce qu'il me fasse signe de larguer le câble et disparaisse dans l'obscurité. Ouille ! le terrain herbeux est grand mais quand même… Je n'ai plus qu'à m'aligner en fonction des lampadaires de la route proche, maintenir la vitesse d'après la sensation du vent dans ma tronche, et attendre que le planeur se pose tout seul. Euphorie et soulagement à la fois…

Je n'ai jamais atterri ni décollé sur la neige, mais sur les chemins, les pistes abandonnées, dans un champ, la boue, les flaques d'eau, les herbes hautes et buissons épineux, ça oui, et le top du top, sur le sel, mais j'y reviendrai.

Flor de Oro, Bolivie, 1992 – Piste bien entretenue mais un peu humide.

Alors bien sûr il y a de la casse parfois : une jambe de Cessna 185 à l'attache fatiguée, les roues d'un Centurion dans un sol mou, …ou encore celui d'un Piper Lance à train rentrant, la veille de Noël. En tournant pour décoller, pouf ! museau par terre, hélice enterrée. Et merde, je veux rentrer, moi ! Deux gars s'assoient sur l'empennage pour soulever le nez et constater les dégâts : la pale d'hélice a l'air OK mais la barre de blocage du train avant est cassée. Piquée dans la cuisine du ranch, une fourchette liée par du fil de fer résout le problème, plus qu'à enlever le fusible pour annuler la rétraction du train et essayer

l'hélice avec le moteur. Pas de vibration particulière, tout le monde à bord, et trois heures plus tard je retrouve mes enfants et la maison embaumée par l'odeur du cochon grillé.

En brousse, un train dit conventionnel est nettement supérieur au train tricycle. Solidité d'abord. La roue de nez est fragile car elle est *poussée* et sa rupture provoque la plupart du temps des dégâts à l'hélice. Celle de la queue est *tirée*. Si elle casse, un simple bâton arrimé au fuselage peut la remplacer. Mais le plus utile est pendant la phase de décollage où l'avion conventionnel, en équilibre sur ses deux roues principales, peut esquiver plus facilement les obstacles, rigoles, trous ou termitières, en zigzaguant ou même en levant la patte. L'avion Médor, on aura tout vu.

Le pilotage de brousse pour les nuls : parcourir soi-même la piste à pied, mémoriser ou signaler les obstacles avant l'envol.

Je reviens à mes moutons, ou plutôt à mes dindons. Mon frère vient me rendre visite et je suis tout fier de l'emmener faire un tour dans un bel avion : un Piper Navajo Chieftain, 12 places, deux moteurs de 350 cv, que je connais très bien pour avoir travaillé pendant un an avec des pétroliers et totalisé 1 300 h sur une machine identique. Cette fois-ci, du fret, un seul fût de 200 litres d'essence debout dans la large cabine, même pas arrimé, chose à ne jamais faire. La connerie ne fait que commencer…

Le temps est au grand beau, la courte piste de destination survolée et libre d'obstacles. Je sais que je peux poser les roues où je veux et je tiens à faire un atterro tout en douceur, autant pour épater mon frère qu'à cause du

bidon dont je me rappelle soudain l'existence. J'égrène mon ACHEVER à voix haute, le frangin est attentif, l'arrondi impeccable. C'est l'instant que choisit une troupe de dindons farceurs pour traverser. Trop nombreux pour mon goût, les glouglous, il me faut réattaquer. Pleine puissance, train rentré, volets relevés, je me réjouis de l'incident, mon frère aura une illustration parfaite du vol de brousse. Deuxième essai. J'arrondis de nouveau, pas de gallinacés en vue, nous allons toucher dans les premiers mètres. Tiens, c'est bizarre, l'avion flotte. J'ai juste le temps d'avertir mon frère,

— Je l'ai oublié !

La panse de l'avion racle le sol herbeux et s'immobilise bientôt. Que faire sinon en rigoler ? Super-doux l'atterro train rentré, le fût n'a même pas bougé, et je fais remarquer que nous n'aurons aucune peine à le débarquer avec la porte maintenant au ras du sol, on cache sa connerie comme on peut.

Les hélices ont moins apprécié et j'appelle un mécano par la radio de l'estancia. En attendant son arrivée, j'ai tout le loisir de comprendre : j'avais bien récité l'ACHEVER la première fois mais pas la seconde, distrait par le désir d'impressionner mon frère. Effet réussi… Il me faut maintenant demander aux péons de soulever l'engin terriblement lourd, le poser sur des cales branlantes et sortir le train. Le mécano arrive avec deux hélices en bon état, et une heure plus tard nous redécollons sans problème.

Mes collègues auront de quoi alimenter la conversation pendant de nombreux jours…

J'aurais aimé goûter aux appontages sur un porte-avions, viser la piste qui monte et descend au gré de la houle, se poser sur un mouchoir de poche, crocheter le câble.

Adrénaline assurée !

Le coup du câble m'est arrivé en ULM[4], au cours d'un vol d'essai avec un Condor – une très mauvaise copie du Quicksilver plus connu – équipé d'un moteur deux temps qui avait tendance à gripper sans prévenir.

Santa Cruz, 1983 – Un Condor dont je viens de terminer le montage du kit.

Beaucoup de vent ce jour-là pour une libellule pareille, mais je décide d'y aller. Ça turbule au-dessus des arbres et j'ai bien du mal à faire un simple virage, qui me mène vent arrière sur un *chaco*[5] de canne à sucre que des péons sont en train de couper. Le moteur décide alors qu'il en a assez et stoppe instantanément. Hou-là ! la trouille m'embarque dans un virage escarpé pour revenir face au vent, ce qui contredit ce que je viens d'écrire, comme quoi, quand on a le feu au cul… Mais que choisir quand le terrain est hérissé de troncs noircis comme des dents cariées ? Là ! un tas de cannes pour amortir au moins le

4 Ultra Léger Motorisé, à ses débuts simple engin volant de tubes et de toile apparu dans les années 80 après le deltaplane et dotés d'un petit moteur deux temps.

5 Champs de petite taille défriché à la main.

premier choc. Je me pose dessus et …reste planté sur le sommet. Effet porte-avions bienheureux, des tiges se sont empêtrées dans la barre du train d'atterrissage, faisant office de crochet. Je m'en sors indemne et l'ULM aussi.

Un câble pour stopper un avion, c'est bien, mais il y a d'autres techniques pour se poser ou décoller court. Que faire par exemple sur un lac trop petit pour s'envoler avec un hydravion ? Eh bien on tourne en rond en soulevant peu à peu le flotteur extérieur pour contrer la force centrifuge, ça fonctionne bien et amusement gratis de surcroît !

Un frein au décollage, pourquoi pas ? Pour que mon Piper PA 18 de 150 cv puisse s'envoler d'une piste inondée avec trois passagers et leurs bagages – oui, trois, assis sur le plancher et la valise dans les bras – j'ai dû attacher la roulette de queue à un arbre, mettre plein pot, puis faire signe de couper les liens d'un bon coup de machette. À moi de jouer au kangourou pour sauter deux grandes flaques d'eau en actionnant les volets[6], et hop, en l'air.

Oui, mais les freins normaux ? D'abord vérifier leur état avant de se poser en pompant du bout des pédales, fuites et bulles d'air ne préviennent pas, puis toujours se préparer au cheval de bois[7] si l'avion est à train classique. Cela ne m'a pas empêché d'aller embrasser quelques buissons en fin de course, mais jamais d'abîmer un bout d'aile qui aurait frotté par terre en cas de tête-à-queue violent.

Ah les freins ! a soupiré un jour un copain qui a voulu démarrer son Cessna 206 en lançant l'hélice, mais sans mettre de cales aux roues qu'il n'aurait pu enlever ensuite depuis l'habitacle. Sauf qu'il avait réglé l'accélérateur un

6 Possible seulement avec des volets mécaniques, nettement supérieurs en brousse aux volets électriques pas assez réactifs.

7 Les terriens disent tête-à-queue.

poil en trop… L'avion l'a poursuivi jusqu'à un palmier où il est s'est mis à tourner en rond, une aile retenue par le tronc. Sa mésaventure m'a donné une idée et depuis, si mon avion avait une batterie faible ou un démarreur peu fiable, je prévoyais une paire de cales légères reliées à mon siège par une ficelle. Il est bon aussi de faire une marque sur l'accélérateur pour avoir, disons, 1 000 tours, l'ami aurait ainsi évité de se faire courser par 300 chevaux.

Air

Subtil, doux, transparent, mais aussi farouche, glacé, violent, tout comme la mer sa sœur jumelle, l'air est l'élément qui me fait oiseau. Il me soulève contre les flancs d'une montagne, là où le moteur seul ne suffirait pas, et j'ai alors l'impression d'être blotti dans la paume d'un bon génie, il me brasse dans l'écume des rabattants, se fait ténu et m'empêche de respirer…

Départ de Cali en Colombie. Le Cessna est chargé de quelques centaines de kilos de montres et autres babioles de luxe achetées par le commanditaire de ce vol de Panama à Santa Cruz. Rien d'illégal pour moi qui ne suis que le transporteur, mais je sais bien qu'elles passeront en contrebande au Paraguay et ailleurs.

La Cordillère Centrale colombienne est noyée dans les nuages. L'avion grimpe et peine à se maintenir au-dessus d'une couche étalée à 5 500 m. Où sont les pics là-dessous ? impossible de savoir, descente interdite. Et ça dure, et je n'ai pas d'oxygène… J'essaie de rester zen,

de ne pas trop bouger, je regarde mes ongles et guette la cyanose. Une heure déjà… J'écris mon nom sur un bout de papier : ça va, c'est correct, je vais bien. Puis le rideau s'ouvre, j'entame aussitôt une descente bien pentue pour retrouver de l'air respirable et me poser à Florencia.

Arrivent les militaires qui n'ont pas l'air bien lunés, me font étaler toute la marchandise sur le tarmac, me posent des tas de questions puis m'embarquent. Que cherchent-ils ? Un colonel arrive et m'explique qu'un des leurs a été tué par un guerrillero la veille et que moi j'ai une barbe. Finalement on se comprend, je remballe le tout et décolle vers Leticia sur l'Amazone. Le temps est magnifique, je dormirai ce soir dans l'hôtel Colonial de Georges Tsalickis, un pilote d'hydravion et frère d'un chasseur d'anacondas bien connu.

Le bout de papier froissé attire mon attention. Je le déplie et frissonne : mon écriture n'est qu'une suite d'infâmes gribouillis incompréhensibles. Et oui, nous avons besoin d'air pour vivre et l'hypoxie est fourbe, elle ne prévient pas…

En voguant dans les airs pour relier des lieux sur la carte, j'ai compris combien j'étais imbriqué dans un monde que je comparerais à un corps dont je ne suis qu'une minuscule cellule. J'y ai une fonction mais je ne suis pas indispensable, je véhicule des nutriments, des informations, je me reproduis, je meurs… Notre monde est lien et mouvement.

Voler au-dessus d'écosystèmes, les voir se modifier graduellement et passer de l'un à l'autre, observer les villes s'y développer comme des tumeurs, constater la lèpre de l'agro-industrie effaçant la forêt. Je ne sais si le considérer comme un avantage, mais mon métier m'apporte une certaine conscience globale, un détachement dû au recul de l'altitude. Personne autour pour me contredire, m'invectiver, ou tout

simplement me cacher la vue. Égoïsme de circonstance ou enrichissement de l'expérience ? sans doute un peu des deux.

La machine qui m'emporte, le paysage qui se déroule, les turbulences de la météo…, tout m'influence, me construit, participe à ce que je suis. Ma tête dans les nuages meut mes pieds sur terre, pilotage et philosophicotage se rejoignent. Tout est lié.

L'air se fait vent et devient flux, remous, courant, torrent qui saute par-dessus les obstacles et ondule. Encore un souvenir argentin.

La Puna, un monde à part qui m'émerveillera toujours et dont, une fois de plus, je me réjouis d'avoir le privilège de survoler, comme je l'ai souvent fait au Sud Lípez en Bolivie. Comment rester insensible aux volcans neigeux, aux salines blanches et grises, certaines serties d'un petit lac turquoise, aux rios jaunes ou transparents, dont la maigre végétation riveraine ajoute une touche de vert au milieu des pentes bien ratissée des volcans. Dans l'atmosphère limpide de l'altitude, la beauté nue des collines qui ondulent sous mes ailes évoque la simplicité d'un jardin japonais.

Le maître des lieux, c'est le vent. Si la terre apporte la matière et la couleur, lui en est le sculpteur. Sensualité des déserts, tout est douceur et rondeur sous la râpe d'Éole. Çà et là, quelques rochers rétifs refusent de se soumettre. Le vent, sans merci, les transperce et les déchiquette, ne laissant que des squelettes dignes des tableaux de Dali. Seuls les grands volcans, là-bas, à l'ouest, restent impassibles. Après tout, ce sont eux qui, depuis environ 30 millions d'années, dominent la Cordillère. Le vent furieux prend son élan sur le Pacifique océan et se jette sur ces géants. Il chasse tout juste un peu de neige malgré sa force d'ouragan et, telle l'eau qui saute sur les cailloux

des torrents, retombe et rebondit sans cesse après l'obstacle. C'est l'onde, qui, lorsque nous approchons du volcan Pissis[8], un des plus hauts du monde, attrape notre pauvre avion à bout de force à 5 200 m, le secoue comme un bouchon dans l'écume et le propulse à plus de 7 000 m en moins de trois minutes. J'ai beau réduire le moteur, sortir le train d'atterrissage et mettre l'avion en position de descente badin[9] dans le rouge, rien n'y fait, l'ascenseur nous élève toujours à 11 m/s. L'hélice, n'étant plus contrôlée par la pression d'huile, s'emballe. Willy essaie désespérément de démêler le tuyau de son masque à oxygène pour se brancher sur ma bouteille, voilà deux heures qu'il vole dans l'air raréfié et ses réflexes s'en ressentent. Je vire vers l'est, ce qui nous conduit dans la moulinette du rotor, sous la crête de l'onde, puis dans le *grand descendeur* – un ascenseur qui descend, ce serait bizarre, non ? – Il nous renvoie vers le sol à 12 m/s alors que nous sommes supposés être en montée maximale moteur plein pot, et nous recrache enfin vers les grandes vallées orientales.

Leçon comprise, nous prenons sagement le cap vers Tucumán. Et dire que quelques minutes plus tôt, nous étions paisiblement en train de photographier la très jolie et très isolée oasis du village d'Antofagasta de la Sierra, tache verte incongrue au milieu de pustules de lave d'un noir mat sur fond de Puna crème.

Je connais maintenant la Cordillère tout au long du pays. Docile, elle s'est offerte complaisamment à nos regards, depuis ses pieds givrés qui baignent dans l'océan glacé, jusqu'à son ventre stérile de la Puna. Elle vient de nous rappeler que nous lui devons aussi le respect.

---

8 Pissis, 6792 m, d'après un géographe français, 75 km au sud du Nevado Ojos del Salado, 6879 m, volcan le plus haut du monde. Cette puissante onde sans nuages lenticulaires devait dépasser les 10 000 m.

9 Instrument de mesure de la vitesse dans l'air.

Au cours de notre périple patagon, dans *ce pays où les pierres volent*, disait Saint-Exupéry, le vent a été omniprésent. Ami lorsqu'il augmentait notre vitesse de croisière, vicieux à l'île des États comme les gouvernements qui y parquaient les prisonniers politiques, challenger à Perito Moreno.

Déjà loin de Commodoro Rivadavia et ses délicieuses centollas, la tour m'appelle,

— India Hotel Fox, le vent à Perito Moreno a forci à 65 kt[10], vos intentions ?

Je connais cette piste à l'est d'un grand lac, aucun arbre aux alentours, le vent d'ouest devrait donc être laminaire mais turbulent pendant l'approche par-dessus les collines…,

— Comodoro de Hotel Fox, merci, nous continuons.

Le regard de Willy exprime, non pas l'appréhension, mais le soulagement du rapiat libéré d'une perte de temps et d'argent en cas de demi-tour. Bon, j'exagère, il est généreux aussi et aurait certainement payé une autre tournée de crabe.

Je garde ma vitesse de croisière pendant l'approche, qui nous secoue comme prévu, puis arrondis sans sortir les volets et l'appareil touche terre pratiquement sur place. Mais à 65 kt toujours indiqués au badin, il vole encore et je roule au sol tout en manœuvrant les commandes car le vent peut le renvoyer en l'air ou même le retourner, la gravité étant incapable de le retenir. Tel un moineau effarouché, je me réfugie derrière la tour en guise de paravent sans cesser de piloter. Bien briefé auparavant – sans jeu de mots avec la ligne précédente – Willy descend, prend cordages et piquets dans la soute, et enfonce ces derniers à grands coups de marteau dans le sol caillouteux. Le

10 65 nœuds, soit 120 km/h

moteur ne se tait qu'une fois les cordes raidies sous les ailes, et je descends à mon tour secouer les miennes, de raideurs, dans le sifflement du vent sur la pampa.

Accidents

Malgré ses avions vétustes, sa géographie difficile et sa logistique rudimentaire, la Bolivie avait une excellente compagnie nationale, Lloyd Aereo Boliviano, première ligne d'Amérique du Sud fondée en 1925 par les Allemands, dans le but d'entraîner leurs pilotes.

Trinidad, 1971– Le DC 6 de mon arrivée.

Le DC 6 que j'avais pris en juin 1970 de La Paz à Trinidad[11], se posait tous les jours sur cette piste glaiseuse et véritable savonnette par temps de pluie, en terminant parfois sa course par une belle glissade de travers. Puis le premier Boeing 727 est arrivé et les gens s'extasiaient devant cet avion étrange qui n'avait pas d'hélice… J'y étais.

Si le Lloyd, comme on l'appelait, jouissait d'un très bon

11 Voir la carte en fin de l'ouvrage.

score de sécurité, il n'en était pas de même pour les *carniceros* qui transportaient tous les jours la viande des plaines orientales vers les mines et les villes de la Cordillère avec des Douglas DC 3, Curtiss C 46 aux joues creuses, Boeing B 25 et B 17 (la fameuse forteresse volante), Convair 440 et autres casseroles obsolètes bichonnées par les mécanos et menées par de courageux pilotes alcoolisés.

C'est ainsi qu'il a plu des vaches sur La Paz dont la cuvette est coincée entre la Cordillère Centrale et l'Altiplano, où se trouve l'aéroport d'El Alto le bien nommé avec ses 4062 m d'élévation.

Trinidad, 1971 – Un carnicero Curtiss C 46 devant l'abattoir.

Un Curtiss en panne d'un moteur se fait piéger et tourne en rond sur la ville, incapable d'atteindre le bord du plateau qui le nargue. Qu'à cela ne tienne, il faut alléger l'avion, alors on ouvre la porte cargo et on balance cinq tonnes de quartiers de viande qui s'écrasent sur les toits et les pavés, tandis que les passants se jettent sur cette manne qui leur tombe du ciel. Cela ne suffit pas et le pilote n'a d'autre choix que vautrer son appareil dans le lit rocailleux de la rivière, en bas de l'agglomération. Il n'y aura aucun blessé, ni dans l'avion, ni dans la ville.

Dans les grandes estancias du Beni au nord-est de la Bolivie et zone d'élevage extensif (un habitant au km^2), les bêtes sont abattues la nuit par manque de réfrigération, les carniceros arrivent donc au soleil couchant et repartent à l'aube. Alors on mange et on boit beaucoup

pour oublier la peur au ventre du lendemain…

À San Ramon, les pilotes sont littéralement hissés à bord de leur avion. Devant eux la piste en terre puis la savane arborée. Tous regardent l'avion s'éloigner en cahotant dans un nuage de poussière, mais cette fois-ci, pas de silhouette dans le ciel. La terre retombe, l'avion gît sur le ventre à un kilomètre dans la pampa. Les pilotes ont tout simplement oublié de tirer sur le manche.

À l'aéroport de Trinidad, un copain monte dans un autre Curtiss chargé de poutres de bois, que je regarde disparaître dans la poussière comme toujours. Une détonation (un moteur a lâché), la queue de l'appareil qui pointe à la verticale au-dessus, un boum amorti et un grand silence…, je me précipite. Mon copain est déjà sorti, sonné, les fesses en sang,

— Je me suis accroché aux câbles du plafond et les planches ont giclé sous mes pieds.

L'équipage n'a pas eu cette chance et est mort broyé par des tonnes de bois. Le copilote allait se marier le lendemain.

Entre crash dans les montagnes, rupture d'aile dans les orages, hélice qui se détache, moteur qui rend l'âme, piste infecte ou décollage en surcharge, les anecdotes fourmillent, se propagent et deviennent légendaires. Je salue avec respect ces gens anonymes, dévoués à l'aviation, qui risquaient leurs vies tous les jours pour que mineurs et citadins des montagnes puissent manger de la viande. Deux fois j'ai voulu m'enrôler avec eux sans succès, de l'une des deux j'ai échappé à un destin funeste, j'en reparlerai.

L'aviation légère est primordiale dans ce pays grand comme deux fois la France, aux routes montagneuses

scabreuses et aux plaines orientales vides, mis à part la zone agricole de la grande ville de Santa Cruz.

Taxi-brousse, voilà ce que je deviens en arrivant. Les accidents sont fréquents, surtout par erreur de pilotage comme partout dans le monde, et dans ces terres de cow-boys beaucoup apprennent trop tard qu'un avion n'est pas un cheval malgré l'utilisation de termes équins : un avion à train classique est considéré *chucaro*, fougueux, car justement enclin à faire un …cheval de bois !

Le manque de pièces mécaniques, la navigation sans repère, la radio souvent inexistante, la météo imprévisible, ou tout bêtement l'eau dans l'essence, autant d'aléas qui prennent aussi leur part. Le seul avantage ? plus de chance de survie que chez les carniceros.

En juin 1970, on m'octroie la licence de pilote privé n° 531 et aucun avion bolivien n'a encore d'immatriculation à quatre chiffres, souvenez-vous du CP-642[12] de mes débuts. Un petit monde encore, mais qui se développe vite pendant cette décennie d'une énième dictature militaire, et qui se renouvelle aussi à cause des accidents. Les épaves ce n'est pas grave, mais les collègues qui s'en vont, ça plombe.

Mon ami Chupo, un des rares qui soit à la fois mécano et pilote, disparaît ainsi de retour à Trinidad. La piste est déjà visible mais il ne l'atteindra pas, le moteur cafouille, il choisit un lac au lieu de la forêt pour se crasher, j'aurais sans doute fait comme lui. Les piranhas se chargeront de recycler son corps et celui des deux petites filles qu'il transportait.

Quelque mois plus tôt, il avait accepté d'accidenter le Cessna 206 d'un ami afin de récupérer la prime des as-

12 Donc le 642ème avion et pays et moi le 531ème pilote.

surances. Un marchandage qui ne lui plaisait guère selon ses dires, mais il avait besoin d'argent. Le voilà donc sur la piste d'un ranch en train de mettre plein pot et sauter en vitesse de la cabine pendant que deux péons enlèvent les cales. L'avion va certainement aller se crasher en bout de piste. Que nenni ! le voilà qui s'envole et grimpe, grimpe encore, vire abruptement sur l'aile et fonce droit sur l'équipe qui gicle dans les fourrés. Boum ! cratère dans le sol et avion en miettes. Comment expliquer la survie de mon copain à un tel choc ? Qu'à cela ne tienne, on le rapatrie sur une civière, bandé comme une momie. Finalement la compagnie d'assurances n'est pas dupe, le propriétaire perd son avion et Chupo sa licence pour quelques mois.

Je déteste les vols pour le compte des politiciens, habitués à donner des ordres, toujours pressés, attendus pour une harangue, une inauguration ou un gueuleton. Il n'est pas facile de dire non à un chef de parti, un député ou un ministre. Par chance j'ai compris dès mes premiers vols après avoir cédé à l'évêque de mes débuts. La turbulence du cumulonimbus déjà sur la piste nous aspire en plein décollage, nous secoue à sa guise car je perds le contrôle de temps en temps, puis nous éjecte.

— Dans un avion, c'est moi qui commande, dis-je aussitôt, conscient de mon erreur qui me servira tout au long de ma carrière. Plus jamais !

Il reste muet mais comprend.

Mon copain Moyo n'a pas eu cette chance. En plein cagnard dans une mine perchée à plus de 4 000 m exposée aux vents rabattants, il trouve le décollage trop hasardeux mais se laisse finalement convaincre, le meeting n'attend pas. Le biturbine crame entièrement en bout de

piste quelques minutes plus tard.

Volontaire pour ramener des blessés, j'évite toujours d'aller chercher les cadavres de collègues, un mort est un mort. En six mois, six disparus…, mystère des séries nous laissant tous beaucoup plus précautionneux, et celui qui a été les chercher abandonne l'aviation.

Et moi ? Avec plus de 9 000 heures de vol, ce qui est peu étalé sur quarante ans mais plus d'une année entière en l'air quand même, y aurais-je échappé ? Je ne parle pas de tôle tordue ni de pannes de moteur, mais d'événements ou le hasard décide de ma chance, où moi je n'y peux rien.

À quinze mètres de la surface, Willy, sa compagne et un caméraman contemplent les eaux jaunes du rio Beni étranglé par les gorges de Rurrenabaque. Pas de danger, la rivière est large, les courbes entre les hautes falaises couvertes de végétation sont faciles à suivre et il n'y a pas un brin de vent, bientôt nous siroterons un whisky à l'hôtel. Willy est content des prises de vues que nous venons de faire dans le parc national Madidi, alors je lui offre un petit extra en volant en radada dans ce défilé où je sais qu'il n'y a pas de câbles. Bien sûr, je me fais plaisir aussi…

Lorsque je le vois dans un flash, je sais qu'il est trop tard. Un p… de câble, noir sur fond de végétation, invisible. Un claquement sec, le Maule plonge vers le fleuve, un vent de 200 km/h me cingle le visage, derrière moi des cris. D'abord redresser. La machine obéit, mais je ne connais pas l'étendue des dégâts. À part le pare-brise qui a volé en éclat, pas de vibration particulière, donc l'hélice n'a rien, j'espère que l'empennage est intact. L'avion monte légèrement, c'est bien, je ne touche à rien, tant que ça

vole, c'est bon signe. Mes yeux ne sont plus qu'une fente et je cherche un peu de stabilité en appuyant ma tête sur le montant de gauche.

— Willy regarde derrière, dis-je, car les cris continuent.

Sa copine a reçu quelques éclats de plexiglas dans le visage et braille davantage d'effroi que de douleur. Le caméraman est muet, Willy aussi.

Par chance la piste du village n'est qu'à cinq minutes. Ne pas bouger, tout doux sur les commandes pour m'aligner, l'oiseau blessé répond, il me faut réduire la vitesse mais je crains l'effet de la turbulence du trou béant qui remplace mon pare-brise. Effectivement, l'arrondi est un peu houleux, puis nous touchons terre. Que c'est bon !

Parqué près de la petite tour de contrôle, je descends constater les dommages. Rien d'autre à part les bords d'attaque des deux ailes noircis par le frottement du câble, me voilà perplexe. D'abord l'hélice qui n'a pas une égratignure, premier miracle. Le second nous a évité la guillotine : sur le Maule, un renfort de tubes d'acier en V part du bâti-moteur et rejoint l'emplanture des ailes. C'est lui qui a dévié le câble vers le haut et nous a fait piquer par réaction. Troisième miracle, le câble s'est alors rompu non sans fouetter les ailes au passage. Mes jambes flageolent. Avec un autre avion, nous serions au fond de l'eau, décapités tous les quatre.

Inutile de dire que nous n'avons guère dormi cette nuit-là, malgré le whisky abondant.

J'ai appris plus tard que le câble en question – en acier supportant trois lignes de cuivre sous tension – avait été posé clandestinement pas le propriétaire d'un hôtel, un ministre qui l'avait obtenu plus ou moins légalement. De toute façon, jamais les pilotes n'auraient pu lire un No-

tam[13] à ce sujet puisque je n'en ai vu passer aucun en quarante ans.

Deux mois plus tard arrivait un nouveau pare-brise. L'accident n'a jamais été déclaré car, pour éviter une paperasserie ennuyeuse et coûteuse, j'avais laissé *de quoi* veiller sur l'avion.

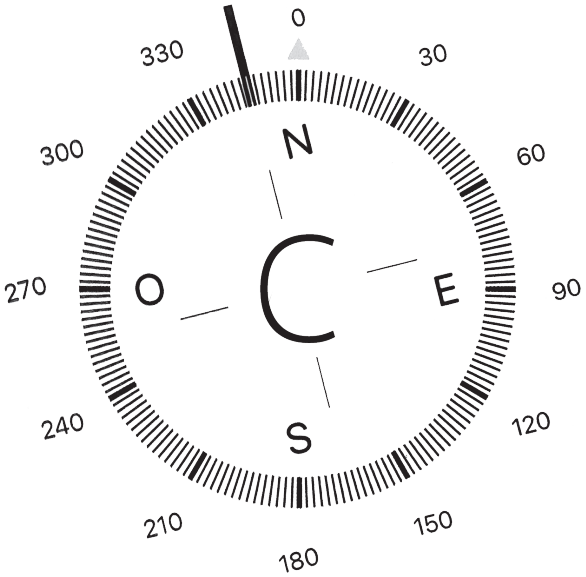
Si personne n'a jamais été blessé avec moi, cet exemple démontre bien que la chance – l'équivalent des miracles pour un mécréant – se comporte parfois comme un ange gardien qui vaut bien un cierge de temps en temps. Nous sommes loin de tout contrôler.

Ce DC 3 a aussi perdu le contrôle. Stationné sans cales, il a traversé le tarmac, poussé par le vent qui avait tourné.

Le cocasse de la situation aurait pu mal se terminer, le bloc métallique est la pompe à essence.

Santa Cruz, 1984 – Un DC 3 lubrique.

13 Notice to Airmen : bulletin d'information aéronautique qui prévient de dangers possibles.



Contact
Contrebande
Convoyages
Cocasse
Connerie
Courage

Contact

Contact 1 + 2…, je vérifie l'état des deux magnétos du moteur en les sélectionnant une à une. Ce système d'allumage double est fiable et sa vérification permet de détecter une bougie encrassée. En position zéro, plus d'étincelles, le moteur s'arrêterait.

Un marchand de vaches et son aide attendent déjà à l'autre bout d'une longue piste d'un ranch. J'ai décollé de ma base cinq minutes plus tôt, et comme ils ne sont que deux avec seulement un bagage à main, je n'arrête pas le moteur et me penche pour ouvrir la porte de droite. Hop, ils sont à bord, nous repartons immédiatement en sens inverse. Le Cessna 182 ne semble pas nerveux ce matin, mais j'attribue sa mollesse au léger vent arrière. Les roues quittent le sol, le rideau d'arbres se rapproche, quelque chose ne va pas ! Trop tard. Je vise l'arbre le plus bas et le fuselage entier de l'avion sauf les ailes, ce qui nous sauve, passe à travers le feuillage. Les branches nous freinent, nous débouchons de l'autre côté et je dois piquer pour ne pas décrocher. Par chance la piste est au sommet d'une colline et devant moi s'étend une légère dénivellation. Mon voisin paniqué ouvre la fenêtre et essaie de jeter sa mallette pleine de billets pour payer le bétail, j'ai juste le temps de le retenir d'une main. Le moteur tourne bien mais n'a manifestement pas de puissance, l'alarme de décrochage nous perce les oreilles, et je me pose après un grand virage précautionneux. L'avion est tout vert, nous sommes tout blancs…

J'aimerais bien comprendre ce qui s'est passé. Contact

1 + 2 ? Merde ! la clé est sur la position 1 seulement. En réfléchissant, je pense que mon genou l'a heurtée lorsque j'ai ouvert la porte du copilote, et comme je suis reparti dans la foulée…, quel con ! J'ouvre le capot du moteur, rien de spécial, mais lorsque je teste les compressions en tournant l'hélice à la main, zéro sur un cylindre, là c'est souvent une soupape qui lâche. Le trio une seule magnéto + un cylindre HS[14] + vent dans le dos, la voilà la combinaison pourrie ! Le moteur démarre sans vibration donc je peux repartir seul, demain m'attend une heure de vol vers la grande ville pour réparer.

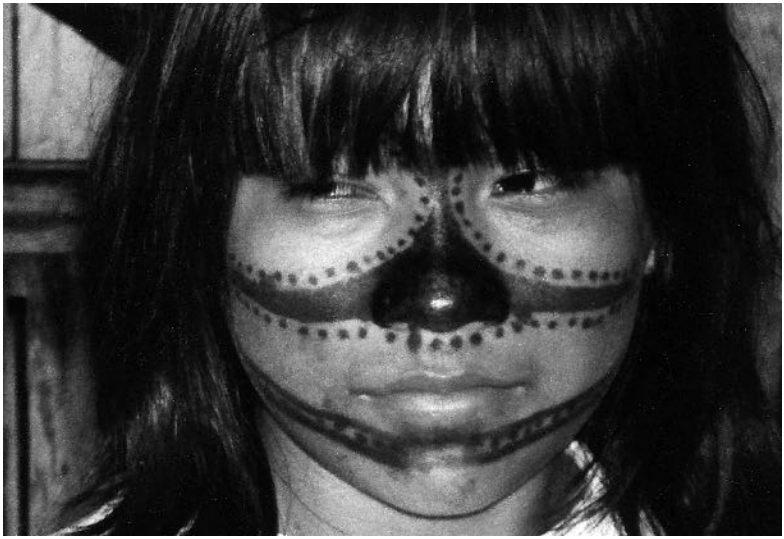
Le pilotage de brousse pour les nuls : ne jamais se hâter, ne jamais zapper l'ACHEVER, acquérir des notions de mécanique pour ne pas rester planté inutilement.

Heureusement, il y a des contacts plus intéressants. Mon métier m'a permis de rencontrer toutes les classes sociales : le péon malade, l'exilé qui rentre chez lui, le prêtre persuadé de sa mission, le dentiste qui fait la tournée des villages avec sa roulette à pédale – et qui coule le métal dans un moule en plâtre au fond d'une boîte de conserve, super-centrifugeuse qu'il fait tourner au-dessus de sa tête avec une ficelle –, le médecin en visite chez les lépreux, le voyageur ouvert et le touriste imbuvable, le scientifique intarissable, le propriétaire de ranch paternaliste ou esclavagiste, le banquier véreux, le ministre malfrat, le richissime arrogant et égoïste, sans compter toutes les bonnes gens (beaucoup), les généreux, les accueillants, les bons vivants, et aussi les écervelés, les torves, les arnaqueurs, les crapules, les trafiquants, jusqu'aux assassins. Une jolie palette avec toutes les nuances de la nature humaine.

Bref et intense, le regard de la gamine mundurucú que j'ai prise en photo, chose que je fais rarement, je suis pilote, pas touriste. Mais cette image a fixé ce que je n'avais pas remarqué sur le coup. Ce regard indien me propulse dans un monde énigmatique que je ne

14 Hors service, foutu.

pourrai jamais comprendre complètement, et que par conséquent je ne peux pas juger. Alors pourquoi ce sentiment de partage et d'harmonie ? « Je suis ce que je suis parce que tu es ce que tu es », me voilà de retour à l'ubuntu africain évoqué au début du livre. La différence est richesse, je peux la partager.



Jacareacanga, 1998 – le regard de la fillette mundurucú.

J'ai eu le privilège de passer trois jours chez les Kalapalos, une autre tribu brésilienne du Xingú que nous retrouverons plus loin. Le sentiment a été le même.

Contrebande

La Bolivie est un pays enclavé avec peu d'industries. Alors les gens se débrouillent et le président lui-même est le premier à boire du whisky de contrebande, …qu'il faut bien transporter.

Les habitants de Vallegrande, petite ville des vallées andines, descendent des juifs séfarades expulsés d'Espagne depuis 1492, des gens paisibles qui se consacrent à l'agriculture vivrière mais aussi au commerce. Et ils sont très bons, n'hésitant pas à aller jusqu'au Japon pour racheter les taxis au rebut, les rapporter par voie maritime jusqu'au Chili, et les passer enfin en douce par le désert du Sud Lípez perché à 4 300 m, tout ça pour gagner quelques centaines de dollars au risque de tout perdre.

Fin des années 70, un réseau *d'importation* de tissus et d'alcools de luxe a vite pris contact avec les propriétaires d'avionnettes basées à Santa Cruz. Il suffisait de faire un faux plan de vol et d'aller se poser sur une piste militaire paraguayenne, car les marchandises étaient achetées à Asunción et leur transit monnayé avec les généraux de l'armée qui détenaient le monopole de ce juteux business.

Par l'épisode de l'aigle dans le moteur, vous savez déjà que j'y ai participé. Des vols sans problème, mis à part la température de cette région sèche du Chaco, pas question de sous-estimer 45° pour décoller d'une piste courte, un carton de whisky en plus ou en moins peut faire la différence. Au retour, les contrebandiers nous attendaient sur une des nombreuses pistes agricoles disséminées entre champs de soja, de canne à sucre ou de coton, puis nous rentrions tranquillement à l'aéroport en annonçant notre arrivée depuis la fausse destination. Les douaniers rôdaient autour des hangars car ils auraient adoré piquer les marchandises pour les revendre eux-mêmes, ce qui était le but du jeu. Aussi, dès que nous les apercevions, nous secouions (ne pas confondre avec son homophone…) allègrement les bâches qui protégeaient les planchers des cabines, une méthode très efficace pour déclencher les rires devant leurs mines déconfites.

Puis il y eut une demande de cuir *exotique* de la part de l'Europe. Immédiatement, caïmans et jacarés, pécaris, jaguars et pumas furent pourchassés sans pitié. Allez dire à un chasseur, à qui les collecteurs intermédiaires doivent offrir les balles car il ne peut les acheter lui-même, de renoncer à un billet de cent dollars contre une peau de jaguar, celle-là même qui sera revendue jusqu'à 5 000 dollars en Italie… Ce trafic dura quelques années puis s'éteignit du jour au lendemain dès que l'Europe en interdit l'importation. En attendant, nos acheteurs de whisky voulaient rentabiliser le coût élevé des vols et envoyèrent donc des montagnes de peaux par les voies qu'ils connaissaient déjà. Le sel corrodait l'aluminium des fuselages (d'où les bâches), mais les empilements de cuirs chez les Paraguayens me firent mesurer l'ampleur du désastre, je n'ai pas aimé.

Plus tard commença le trafic des oiseaux vivants, alors là j'ai dit non d'entrée. Tout ça pour qu'un crétin de New-yorkais s'offre un ara qui le saoulera par ses cris en deux jours ? qu'un idiot aura déboursé jusqu'à 50 000 dollars pour un ara à gorge bleue endémique de l'Amazonie bolivienne, et dont la population ne devait guère excéder les cent individus sauvages ? Plus c'est rare, plus c'est cher, plus on le convoite…, une collectionnite destructrice qui alimente le troisième trafic illégal mondial. Des oiseaux de toute espèce étaient entassés dans des cages en grillage empilées dans les cabines des avions. Beaucoup de cadavres à l'arrivée, une perte énorme compensée par les prix en bout de chaîne. Quant à la biodiversité menacée, personne n'en avait rien à foutre malgré les quelques associations qui protestaient et se faisaient traiter de communistes et de pastèques, vous savez, ce fruit vert au-dehors mais rouge au-dedans…

Ce vert m'a attiré et je me suis impliqué moi aussi dans

ces associations écolos.

Me voilà en plein Beni, région où je suis d'abord arrivé en Bolivie et que j'adore. Imaginez un territoire grand comme presque la moitié de la France avec un habitant au km^2, quelques rares chemins en terre-plein s'infiltrant timidement entre forêt et savane, contournant d'immenses marais et lagunes en ce plat pays inondé chaque année, car toutes les eaux des versants andins doivent sortir par un seul point vers le fleuve Amazone.

Après avoir monté une association de protection des oiseaux, me voilà avec mon ami Alan dans un ranch pour rechercher le fameux ara endémique que je viens de mentionner. Nous interrogeons un péon.

— Une paraba jaune à gorge bleue ? j'en ai abattu une d'un coup de 22 pour aller pêcher, d'habitude la gorge est noire mais celle-là était bien bleue, je me suis demandé pourquoi.

Je rêve, ce gars a utilisé un appât de 50 000 dollars pour pêcher quelques piranhas ! Pas de regrets pour lui car il ne le saura jamais.

Les clients contrebandiers ont vu de plus en plus grand, d'où quelques vols à Panama pour aller chercher des montres, des bijoux et des parfums de luxe. Et puis quelques gringos sont venus montrer aux paysans comment faire du sulfate de cocaïne, la base de la poudre blanche que les jeunes branchés de New York adorent sniffer. Là, tout a basculé, mais il y a beaucoup à raconter, alors je le garde pour plus tard.

Quant à la contrebande fourmi, mode de survie pour beaucoup aux frontières, je n'y étais d'aucune utilité, ces gens que je respecte portent la marchandise sur leur dos.

Convoyages

Sauf rares exceptions, tous les avions qui volaient en Bolivie venaient des États-Unis, et il fallait bien que quelqu'un aille les chercher. *Ferries de Bolivia* est née de ce besoin dès la fin des années 70. Nous étions trois pilotes réunis en cette petite compagnie informelle qui n'a jamais bien fonctionné à cause de l'égoïsme de l'un d'entre nous.

À la place du copilote, un bidon métallique de 200 litres sur lequel trône une pompe électrique, branchée sous le tableau de bord à un câble dénudé au couteau. Ma petite pieuvre, comme je la surnomme, plonge un tentacule en plastique dans le bidon et en faufile un autre par l'aération de la cabine. Solidement fixé au ruban adhésif gris le long du bord d'attaque, il s'enfonce dans le bouchon du réservoir d'aile préalablement percé. L'installation est prête pour 3 à 4 heures d'autonomie en plus.

Sur le tarmac, une montagne de cartons et de paquets.

– Vous allez charger tout ça dans ce Cessna 206 ? me demandent les gars du hangar, incrédules.

– Ben oui, réponds-je en croisant les doigts derrière mon dos.

Les paris sont lancés, je transpire déjà. Allez, on va leur montrer à ces gringos !

D'abord les plus longs tubes en aluminium de deux kits d'ULM que je glisse jusqu'au fond du fuselage entre les câbles de commande des empennages, et qu'il vaut mieux amarrer soigneusement. Ensuite les cartons, les plus lourds en avant, les autres suivant leurs tailles pour laisser le moins d'interstices possibles. J'arrache des emballages, j'enfourne et je défourne mille fois. Trois heures plus tard, seul mon siège est libre et ma mallette de vol se retrouve coincée sous le pare-brise côté copilote. Du coin de l'œil j'aperçois quelques échanges de dollars accompagnés de grands sourires et d'autant de mines piteuses…

Demain à l'aube m'attend un long vol solitaire qui durera au minimum trois jours. Le *qu'est-ce que je fous là* de la première fois n'est plus, mais l'appréhension reste, un avion flambant neuf n'est pas toujours fiable, j'en sais quelque chose. La mécanique répondra-t-elle au-dessus de la mer et de la forêt ? la météo sera-t-elle clémente alors que parfois je ne pourrai consulter aucun bulletin ? L'inconnu est générateur de stress, à moi de le gérer.

La mécanique, disais-je… Le moteur avant d'un bimoteur Cessna 337 a ainsi bouffé les engrenages entraînant les magnétos. Bon, d'accord, l'avion n'était pas neuf, plutôt une épave bien repeinte dans un hangar de Californie. Je me pose dans un coin perdu du Nouveau Mexique, repars sur le moteur arrière vers une piste avec un atelier

et rentre en Bolivie. Deux mois plus tard, j'y retourne, le moteur a été changé, mais arrivé à Miami, c'est l'hélice avant qui ne *tire plus*. Personne n'est capable de détecter la panne et je décide d'abandonner cet engin foireux. Il arrivera quelques semaines plus tard avec le mécano qui a fini par changer aussi l'hélice.

Mais avec le Cessna 206 neuf qui s'est soudainement mis à vibrer dans la pluie au-dessus des Bahamas, je n'ai jamais compris. Indépendamment du régime moteur, je devais changer l'assiette[15] pour que cela cesse. De nouveau, je me pose sur une île, vérifie et ne trouve rien, je redécolle et ça recommence en arrivant à Port-au-Prince. Les mécanos ne décelant rien d'anormal, que faire quand le lendemain trois heures de mer m'attendent dans un vol direct à Curaçao ? Art essentiel du pilotage, la décision : à la moindre anormalité dans la première demi-heure, je ferai demi-tour. Rien ne se passe sauf dans la descente finale vers l'île hollandaise, puis plus rien pendant deux jours jusqu'à Santa Cruz. J'avertis le concessionnaire, mais le nouveau propriétaire s'envole de suite vers une estancia où il atterrit si mal qu'il rebondit et tombe à côté de la piste en un tas de tôles tordues. Tant d'effort pour ça ! Le mystère restera entier.

Un autre C 206 tout aussi neuf me joue le même tour en pleine mer à une heure de la côte colombienne, ce qui m'oblige à me poser à Barranquilla. C'est le moteur et je pense qu'il s'agit des injecteurs, mais les mécanos restent bredouilles et je repars pour Bogotá où se trouve une chaîne de montage d'avions Cessna. Les injecteurs sont démontés et vérifiés. Rien d'anormal, départ le lendemain, avion chargé comme d'habitude mais sans excès de poids. Il se soulève de l'asphalte et reste planté à 20-30 m comme un vieillard sans forces. Devant moi

15 Angle entre l'horizontale et l'axe longitudinal de l'avion.

une véritable toile d'araignée de lignes à haute tension que je frôle tout en appelant la tour de contrôle, car là c'est tout simplement une urgence totale. Le contrôleur dégage tout le monde et j'atterris de justesse à contresens. Je suis dégoûté. Deux jours encore à attendre, deux essais en vol, tout paraît redevenu normal. Mais dans la vallée du rio Magdalena, rebelote ! Je me pose à Neiva, les injecteurs sont démontés une énième fois et envoyés à Bogotá. Ce convoyage aura duré 23 jours exactement, tout ça pour des prunes car je demande un forfait pour ce genre de travail.

Le trajet le plus long en même temps que le plus petit avion convoyé : six jours de vol à neuf heures par jour pour parcourir 8 200 km avec un avion-école biplace Piper PA 38 Tomahawk, depuis Lock Haven en Pensylvanie, siège de la fabrique, jusqu'à Santa Cruz, soit en gros un Paris - Harbin au nord de la Chine.

Caraïbes, 1979 – Le Tomahawk de mon ami Klaus au-dessus de la mer.

En fait il y a deux avions, et un Suisse m'accompagne sur le trajet américain. Dès le premier jour, le seul instrument de navigation à ma disposition (un VOR[16]) tombe en panne alors que nous volons sur une épaisse couche de nuages. Camarade, ne me quitte pas ! À la première

16 Radiophare omnidirectionnel de très hautes fréquences (VHF) qui permet de calculer sa position sur l'axe d'une balise.

trouée, je descends en spirale pour continuer à vue en suivant une autoroute de la Caroline du Nord. Le lendemain, un ouragan s'approche de la Floride mais nous continuons après avoir reçu les prévisions météo de Miami. Un plafond noir dans un air étrangement calme et *poisseux* nous tombe dessus en s'abaissant de plus en plus : les bras de l'ouragan. Nous voilà en radada sur les orangers, au grand dam de l'ami Suisse qui s'inquiète, avec raison, des lignes à haute tension, tandis que notre vitesse sol baisse à 70 kt et que la nuit nous surprend, heureux euphémisme quand la gigantesque agglomération de la côte luit de millions de feux. Pas mécontent d'atterrir ce soir-là…
La suite du voyage est tout aussi chaotique, je la garde au chaud.

Les convoyages n'étaient pas de tout repos avant l'apparition du GPS et d'infos météo fiables. J'en ai fait une trentaine, jusqu'à ce qu'un trafiquant se soit targué d'avoir reçu de l'argent lors d'un triple convoyage, caché dans les ailes, un téléviseur ou je ne sais où. Le salaud s'en foutait de savoir que nous étions fouillés dans tous les aéroports. Vrai ou pas, le doute était là, j'ai immédiatement stoppé, trop risqué.

Avec mon ami Klaus, nous décollons de Port-au-Prince vers Aruba, lui dans un Piper Chieftain, moi dans un Cessna 206. J'adore Haïti, ses gens chaleureux, gais et pauvres au point de marcher le long des routes en chantant alors que passent les bus aussi vides que bariolés. Et puis existe le rhum Barbancourt, l'âme et la douceur de vivre de Haïti comme le proclame la pub, ahhh ! Nous embarquons quelques cartons de bouteilles numérotées à chaque passage.

À Aruba, on nous parque loin du terminal, un véhicule viendra nous chercher. En attendant je sors une caisse de rhum et demande à mon copain de la prendre dans sa cabine, la mienne est vraiment trop pleine comme d'habitude.

Papiers, douane, police, la routine nous attend. Eh bien non. On nous sépare et les flics nous cuisinent pendant deux heures, posant mille fois les mêmes questions et tournant autour du pot comme dans les meilleurs mauvais films. Que veulent-ils ? Je suis fatigué, j'en ai marre de leur connerie et de leur agressivité, je tente,

— Vous ne m'auriez pas vu passer un carton d'un avion à l'autre ?

Dans le mille ! Ils sursautent,

— Oui, c'était quoi ?

— Ben du rhum, vous voulez voir ?

Nous retournons sur le tarmac, ils fouillent les appareils et nous relâchent. Ah bon, pas d'excuses ?

Ces situations deviennent de plus en plus fréquentes dans les années 80, au point où, excédé, je saute en silence radio par-dessus le Venezuela, en volant de Trinidad et Tobago à Boa Vista. Douane, migration, police, militaires…, trop pour moi.

À 3 000 m au-dessus de la mer amazonienne, seul dans un Cessna Centurion, beau temps, bon moral, ce soir je suis chez moi. Devant, un point grossit rapidement : un DC3 ! Nous nous croisons à la même altitude et à une centaine de mètres. Je le reconnais aux trappes de roues, un équipement rare, il s'agit de l'avion des évangélistes américains de Tumichucua, une de leur base au nord de la Bolivie. Que fait-il ici cap plein nord ? On dit que ces gens ne se gênent pas pour entrer et sortir du pays à leur guise, en voilà la preuve. On dit aussi qu'ils couvrent les actions de la CIA. Je n'en

sais rien, mais tous les présidents boliviens leur ont rendu visite. Je sais aussi qu'ils sont très actifs dans tout le continent depuis l'apparition dans les années 70 du mouvement de la théologie de la libération[17], un mouvement de prêtres catholiques centré sur les pauvres, et que le gouvernement états-unien interpréta comme une percée communiste dans leur arrière-cour, impensable ! Les diverses sectes évangélistes aidées par leurs gouvernants ont alors déferlé sur le continent sud-américain. Submergée par beaucoup d'argent et des méthodes inspirées directement des tactiques de la propagande, la vieille Église catholique sclérosée par sa routine n'a pas fait le poids, et les dernières cultures indigènes ont été littéralement phagocytées. Vidées de sens, celles-ci n'ont plus qu'à mourir. Je l'ai vu chez des Ayoreos sédentarisés par la force, dans un village de loin le plus triste que j'ai connu. Un vieil Indien nu a voulu me vendre son sac de fibre d'ananas sauvage d'où il a retiré …un Alka-Seltzer.

Cocasse

Ce mot que nous auraient légué les Suisses est déjà drôle par lui-même, ils sont forts nos gentils voisins ! Des situations bouffonnes, drolatiques (merci Rabelais), surréalistes, cocasses quoi, j'en ai heureusement vécu quelques-unes, dont celle qui suit, déjà relatée dans mon roman Besavida, et que je reprends quasi textuellement ici.

J'arrête le moteur de l'avionnette sur l'aire de stationnement de Puerto Maldonado et m'étire tandis que l'agent de douane péruvien sort de son bureau,

— Bonjour Monsieur, le document de cargaison s'il vous plaît.

17 voir Wikipedia

— Je n'en ai pas, regardez, l'avion est vide à part mes effets personnels.

— Même sans cargaison, il me faut un document, la marchandise dans ce cas, c'est l'avion.

— L'avion, une marchandise ?

— Oui, quel est le prix du transport ?

— Transport de quoi puisque je n'ai rien ?

— Mais de la marchandise, donc de votre avion.

— Mais je suis venu en vol !

— …Combien avez-vous dépensé en essence ?

— Deux cents dollars environ.

— C'est ça, maintenant vous devez faire une importation temporaire.

— Mais non, c'est un avion privé et je repars dans quelques jours, tenez, voici l'autorisation du ministère de l'aéronautique de Lima.

— Ici c'est la douane, vous ne pouvez pas voler avant d'avoir ce papier.

— Et que dois-je faire ?

— Votre compagnie doit déposer une garantie de six mille dollars à la banque, qui vous sera rendue quand vous partirez.

— Il n'y a pas de compagnie, c'est mon avion.

— Alors celle pour laquelle vous venez ici.

— Ce n'est pas une compagnie non plus.

— Si, regardez dans votre contrat.

— Mais je n'ai pas de contrat !

Un ange passe…

— Bon, arrangez-vous avec une agence de douane, vous ne pourrez pas voler avant.

— Mais je viens depuis trois ans et jamais on ne m'a demandé ça !

— Ah ! ils auraient dû.

À la banque :

— Bonjour, je voudrais déposer six mille dollars sur le compte de la douane.

— Vous avez un compte au Pérou ?

— Non.

— Il vous en faut un pour faire ce dépôt.

— Alors je vais en ouvrir un.

— Vous habitez ici ?

— Non, en Bolivie.

— Un étranger ne peut pas ouvrir de compte s'il n'habite pas dans le pays.

— Mais je dois faire ce dépôt à la demande de la douane !

— Impossible, Monsieur, voyez cela avec le fonctionnaire.

Dix jours plus tard, l'avion est importé après avoir fait un contrat bidon avec une entreprise bidon qui a ouvert un compte et déposé l'argent, le douanier peut enfin remplir son formulaire. Reste l'essence, envoyée depuis Lima deux semaines plus tôt, toujours pas arrivée et qui n'arrivera jamais.

Quelques mois auparavant, j'étais venu pour la même raison, des vols pour le compte de la station biologique Rio Amigo, et le douanier n'avait fait aucune remarque. Rien ne se serait passé ? C'est méconnaître le Pérou.

Dans mon hôtel, je rencontre un groupe d'une douzaine d'évangélistes américains que j'aborde et qui m'expliquent être réunis pour un séminaire. Ils n'en ont pas trop l'air mais bon. Puis je m'aperçois qu'ils occupent les

chambres de chaque côté de la mienne. Et je saurai plus tard que, Fujimori étant tombé et ses ministres en fuite, ils étaient là pour me surveiller, croyant que j'étais venu pour en faire échapper un. La CIA, la DEA[18] ? je ne l'ai jamais su.

Cocasserie de la situation avec mes passagers, comme le cochon que j'ai dû caresser pour qu'il reste tranquille, ou, à son corps défendant pourrait-on dire, le défunt dans son cercueil.

Ma femme et moi vivons à Magdalena, un agréable village de brousse. Tout se fait par avion ou par la rivière, pas d'électricité, pas d'eau courante, mais pas de voitures non plus, le bonheur quoi !

On me demande d'aller chercher un mort dans la grande ville de Santa Cruz à trois heures de vol au sud. Chouette, nous pouvons y aller tous les deux et on ira au cinéma.

N'ayant pas prévu que la femme du trépassé voudrait revenir avec deux autres personnes, je les coince à l'arrière du petit Cessna Cardinal. Quant au cercueil, il occupe toute la longueur de la cabine. Je regarde ma femme,

— Désolé, pas d'autre choix que de t'asseoir à califourchon sur la tête du défunt.

C'est l'époque des minijupes… L'œil vif du garçon de piste capte la scène et, en *piropeador*[19] accompli, il ne peut s'empêcher d'y aller de sa petite phrase,

— Bienheureux les morts qui voient le paradis…

— Gracias Señor, que Dieu vous bénisse ! répond la veuve en repartant pour une tournée de sanglots.

---

18 Drug Enforcement Administration (USA), chargée de la répression du trafic de drogues et omniprésente dans toute l'Amérique latine.

19 Celui qui complimente les filles, pratique commune en Bolivie.

Depuis le poste frontière de Guayaramerin, le Cessna entame sa montée dans le ciel pour sa dernière étape. Au quatrième jour de vol depuis Miami, je me relaxe sur mon siège, ce soir je suis dans les bras de ma femme.

D'habitude intarissable, mon passager est étrangement silencieux.

— Ça va ? tu as l'air tout chose. À midi on se posera à Santa Cruz, tu peux dormir en attendant.

— Ça va.

Silence…, puis reprenant,

— Non ça ne va pas, retournons à Guayará, j'ai dû manger quelque chose de pourri hier soir, je dois aller aux toilettes !

— Retourner ? ah non ! les douaniers vont encore nous poser un tas de questions, plutôt trouver une piste, San Joaquin tiens, c'est juste sur notre route, on y sera dans vingt minutes.

Il ne dit mot, ce que je prends hypocritement pour un acquiescement. Peu de temps après, l'homme se tortille sur son siège et la sueur commence à perler sur son front, tandis que ses avant-bras se hérissent comme poil de chat effrayé. Livide, le malheureux serre les dents et souffre visiblement. Soudain, n'y tenant plus, il attrape ma mallette de vol, une ancienne trousse de secours métallique qui m'accompagne depuis mon arrivée en Bolivie.

— Ah non ! tu n'as qu'à prendre la tienne !

Au stade de l'affolement, le pauvre tire d'un coup sec sa belle Samsonite flambant neuve et l'ouvre fébrilement, papiers et documents volent en tous sens dans la cabine, il baisse son pantalon et y pose ses fesses. Une odeur atroce envahit l'étroit habitacle, je m'étire au maximum et plante mon nez dans l'entrée d'air frais en haut du

pare-brise, quitte à piloter inconfortablement, tout en me débarrassant des papiers qui cachent les instruments.

— Aaah, dit le responsable du désastre, ça fait du bien ! Bon, maintenant on peut continuer à Santa Cruz.

— Et c'est tout ce que tu trouves à dire ? Carajo, tu crois que je vais supporter ta merde pendant trois heures ? pas question, je me pose !

L'avion roule vers la cabane du contrôleur quand l'imbécile ouvre sa fenêtre et jette la mallette fermée au beau milieu de la piste en terre. Geste stupide mais je ne dis rien, stoppe le moteur près de la cabane, descends en vitesse et respire un grand coup, je suis bon en apnée mais quand même. Pendant qu'il va se torcher, je rédige un autre plan de vol tout en expliquant les raisons de l'escale imprévue au contrôleur qui n'en croit pas ses oreilles.

En remontant la piste pour la prendre dans le sens du vent, la mallette a déjà disparu et je ne peux réprimer un grand éclat de rire en imaginant la tête de son nouveau propriétaire.

Pour une fois je suis en place copilote, mon élève va faire son premier décollage sur une petite piste de 400 m en pente et coincée dans la forêt. Le Cessna 180 s'aligne, un avion au train classique que j'adore, nerveux et de caractère. Plein pot, l'hélice hurle ses 2500 tours, c'est parti, pour nous et …pour mon siège qui se barre en arrière. Me voilà suspendu d'une main au montant de la cabine pour garder les pieds sur les pédales de direction car l'avion file vers les bois. Mon élève s'affole et veut couper les gaz alors que nous sommes à mi-course.

— full, carajo, full ! tonitrué-je par-dessus le vacarme de l'hélice.

Pfiou ! c'est passé juste, putain de siège !

Le pilotage de brousse pour les nuls : tant que ça vole, c'est bon.

Parfois, et heureusement, la situation est plus romantique.

Un garçon de 17-18 ans arrive avec une adolescente qu'il me présente comme étant sa cousine.

— Nous voudrions un expresso pour Baurès.

Il ne parle pas de café mais d'un vol aller-retour.

— OK, je prends le courrier et c'est bon.

Vingt minutes plus tard nous nous posons sur la piste en herbe, le garçon me paye sans attendre de passagers pour le retour, ce qui lui reviendrait moins cher, et les deux prennent le chemin du village endormi à 800 m de là. Un peu étonné, je pose le courrier au pied d'un arbre et m'envole.

L'arrivée est pour le moins folklorique, un comité m'attend,

— Où ils sont ? braille un type en brandissant son colt.

— Hou-là, tout doux ! Ils m'ont demandé un expresso à Baurès.

On m'accuse, je n'avais pas le droit, bla-bla-bla. Et je comprends alors : le gars a enlevé la fille, pratique assez courante mais plutôt à cheval qu'en avion.

— Vous devez nous emmener à Baurès !

Il commence à me les casser le brailleur et oncle de la fille.

— Pas de souci, payez un expresso.

Ronchonnements, mais par manque d'arguments chacun met la main à la poche.

— Rangez votre joujou avant de monter, dis-je.

Et nous voilà de nouveau sur la piste de Baurès. Le

maire, un commerçant arabe que je connais bien, est là. Je m'arrête à sa hauteur et cligne de l'œil. Les énergumènes descendent, l'oncle ressort son pistolet et crie, il va finir par avoir mal à la gorge celui-là,

— Ils sont partis par où ?

— Par là, répond derechef le commerçant malin.

Et il indique la direction opposée que la troupe s'empresse de prendre. J'éclate de rire, il me prend par le bras,

— Allez, on va se boire un café bien mérité.

Les jeunes ont passé la nuit dehors, les recherches se terminent, on doit les marier.

Quelques années plus tard, je retrouvai par hasard le couple, qui me présenta fièrement ses enfants. Ça m'a touché et j'ai kiffé grave, aurait dit mon petit-fils.

Connerie

Les miennes évidemment, et parfois celle des autres, les conneries désarçonnent toujours tant elles sont… connes, parfois à se taper la tête contre un mur, histoire de vérifier s'il reste quelques neurones en vie.

Parti il y a trois jours de l'Illinois, j'arrive de Manaus dans un bimoteur Commander 980, seul et unique avion à turbine que j'ai convoyé. Sur le tarmac, tous veulent voir ce petit bijou dont l'élégance étincelle entre nos vieux coucous dépareillés. Pas mécontent d'être enfin chez moi, je hèle un taxi. Mais le nouveau proprio ne l'entend pas de cette oreille, il a des amis à Sucre qui doivent absolument

venir ce soir. Il est très tard, les vols de nuit sont interdits sur cet aéroport où l'approche se fait en déboulant la pente d'une colline et le décollage face à la paroi d'une vallée. Pas de temps à perdre et me voilà en route vers les Andes. Courir au bureau pour le plan de vol, installer mes passagers qui bavardent, turbine un, turbine deux, c'est parti à la minute près. Manettes en avant toute, deux fois 733 cv ça arrache. Coup d'œil aux instruments, je m'étrangle, je n'avais pas remonté les volets après l'atterrissage ! Personne ne s'en est aperçu, mais moi je suis vert de rage envers ce con qui s'appelle moi-même, tout ça pour une check-list bâclée dans la précipitation, une fois de plus.

J'aimerais pouvoir écrire que je n'ai pas récidivé…

Je vous ai dit que pendant une année entière j'ai piloté un Piper Chieftain pour le compte d'une compagnie pétrolière. 1300 heures de vol en un an, ce n'est pas mal, et le beurre a été abondant dans les épinards de ma petite famille. Cet avion bien équipé m'a permis de m'entraîner par beau temps au vol aux instruments. J'avertissais la tour qui, petit à petit, me fit confiance au point de me laisser sortir même en deçà des limites météo.

Je reviens d'un campement avec douze passagers, le contrôleur annonce cent pieds de plafond mais autorise mon atterrissage. Trente petits mètres c'est peu, chouette mon approche ILS[20] sera pour de vrai. Première balise, les aiguilles de l'instrument de bord s'agitent, plus qu'à les centrer. Mais non, elles se barrent, alors je me concentre encore plus mais rien à faire. Cherchant à comprendre, je jette un coup d'œil à l'horizon artificiel que j'avais un peu oublié. Horreur, l'avion est incliné à plus de 30° à

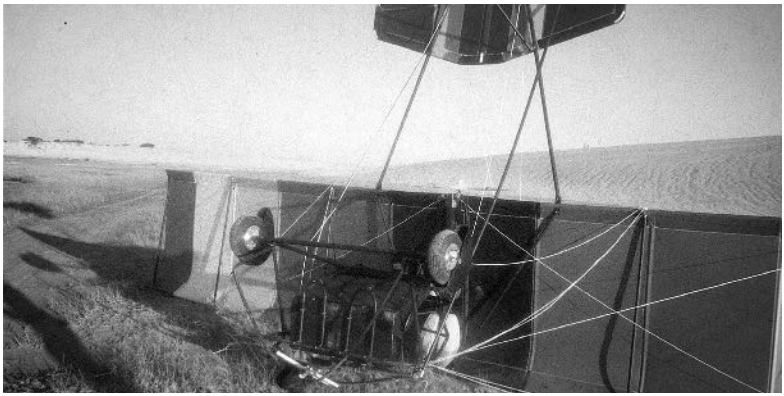
20 Système d'atterrissage de précision qui guide l'avion par un faisceau d'onde en croix (plan vertical et horizontal).

gauche ! Trop focalisé sur l'ILS, j'avais stoppé le scan permanent des autres instruments de bord, b a ba de tout vol …aux instruments justement. Corriger et vite, la croix est centrée de nouveau, l'avion déboule sous le plafond, on se pose, les passagers applaudissent le connard qui a peut-être failli les tuer.

Un joli paysage de dunes au sud de la ville. Mon jeune frère pose parfaitement le Condor sur une bande de sable, il nous faut attendre mon beau-frère qui arrive en jeep. Nous descendons de l'ULM et je coupe l'essence. Une pétarade, il est proche.

— Vite, vas-y, décolle, dis-je, et survole-le assez bas pour le dépeigner !

Il démarre, roule à peine 15 m et grimpe. Le moteur stoppe brutalement, l'ULM décroche immédiatement et le voilà, statue incongrue, monument à la bêtise, le nez planté dans le sable. Mon frère s'extirpe des tubes tordus, une vilaine coupure à la cheville. Il me regarde honteux mais j'ai compris : je l'ai poussé à partir sans check-list, moi qui avais fermé le robinet de carburant.



Santa Cruz, 1983 – Le Condor accidenté aux dunes.

Trois exemples qui auraient pu mal tourner. Heureusement, ce n'est pas toujours le cas.

Une petite piste agricole. Le long museau du Cessna 188 s'aligne dans l'axe. À bord 600 litres d'eau pour rincer l'équipement d'épandage. J'aime cet avion rustique, docile et précis, toutes les qualités pour voler des heures en effleurant les tiges de coton ou de soja. Le coordinateur des vols m'observe sagement debout dans l'herbe. Tiens, pourquoi ne pas tester l'ouverture d'urgence qui vidange le réservoir en quelques secondes ? Première passe, deuxième passe, à la troisième ma connerie trop tentée prend le dessus et je largue toute la flotte puante de pesticide. Une trombe cueille le gars qui est projeté par terre sous le choc. Mais il se relève vite et gesticule en levant bien haut le poing. Mmm, je vais aller faire un petit tour avant de me poser, et réfléchir si connerie et stupidité sont sœurs jumelles…

Ils sont devant la porte de notre petite maison en adobes et chapeautée de feuilles de palmier. Deux militaires en lunettes Rayban et combinaison de vol kaki,

— Bonjour, euh, nous nous sommes perdus, nous voulions aller à Guayaramerin.

Ah quand même ! Cette petite ville frontalière est à 300 km au nord de Magdalena, mon village. Je ne dis rien et leur fais un dessin, tout en suggérant sournoisement qu'il suffit de longer le fleuve.

Je les accompagne jusqu'à leur Cessna Centurion, qui refuse de démarrer et déjà la batterie n'en peut plus. Qu'à cela ne tienne, je vais chercher une corde et leur montre comment l'enrouler sur le cône d'hélice. Il suffit de tirer un bon coup, c'est simple et peu risqué si on le fait cor-

rectement, j'ai déjà vu des DC 3 démarrer de cette façon, mais là il faut souvent l'aide d'une camionnette.

Le gars de la station radio vient les aider, moi je repars préparer un vol, mes passagers ne vont pas tarder. Perché sur l'aile de mon Cessna 180, je les observe du coin de l'œil tout en versant de l'essence dans le filtre en peau de chamois. Ça n'a pas l'air de fonctionner, j'y retourne,

— Le moteur doit être noyé, vous permettez ?

Assis à la place du pilote, je les vois enrouler la corde et tirer. Rien, et pour cause, j'ai compris et n'ai pas envie de me taire, c'est trop con,

— Hem, vous savez, vous auriez sans doute plus de chance en faisant tourner l'hélice dans le bon sens…

Courage

Autant je peux admirer le courage chez les autres, autant j'ai personnellement du mal à le séparer de l'inconscience. Est-ce courageux de partir en vol de nuit dans un avion non équipé et de surcroît sans expérience ?

Le médecin de Magdalena est un bon ami, c'est entre lui, ma femme et moi qu'est venu au monde notre fils aîné. Fêtard et sérieux à la fois, il termine son année de province, obligatoire en Bolivie à la sortie de la fac. Que veut-il ce soir ?

— Il y a une urgence. Un gamin de Baurès a sans doute une appendicite avancée qui peut tourner en péritonite. L'opérateur radio demande un transfert.

— Un vol ? Ça ne peut pas attendre à demain ?

— Pas sûr, ça peut aller très vite.

Merde ! je deviens quoi si le gamin meurt cette nuit ? Dans les années 70, voler après le coucher du soleil est interdit en Bolivie par manque d'infrastructures. Baurès est à vingt minutes de vol, pas de lune mais le temps est beau, je connais le cap. Par contre, si le C 180 a bien un phare d'atterrissage, son tableau de bord n'est pas illuminé, et encore moins les pistes des deux villages. Enfin, et surtout, je n'ai jamais fait un seul vol de nuit…

Je gamberge, j'échafaude, il faut trouver une solution.

— Bon, dis au radio de Baurès que je veux trois lanternes, deux au seuil de piste vers le nord et une autre 300 m plus loin. Ici, je peux décoller sans lumières, mais il m'en faut pour atterrir. Remplissez une douzaine de boîtes de conserve avec du sable, versez-y l'essence de ce bidon et déposez-les tous les 50 m de chaque côté de la piste. Vous les allumerez 45 minutes après mon départ, ça brûlera assez longtemps. Enfin, je dois embarquer un volontaire avec une lampe de poche.

La nouvelle a déjà fait le tour du bled et les badauds se pressent dans le patio,

— Moi, dit l'un sans hésiter.

— C'est parti !

Ma femme me regarde, elle sait que je n'ai pas d'expérience mais ne dit rien, fière parce que nous allons peut-être sauver un gosse. Dans ma tête s'entrechoquent des pensées contradictoires : le souvenir des simulateurs vétustes de La Paz quelques années auparavant, une certaine exultation que ressentent peut-être les sauveteurs, l'excitation d'une première, la boule dans la gorge…

L'odeur du cockpit et quelques centaines d'heures avec cet avion me remettent immédiatement à l'aise, et je pousse la manette des gaz sans hésiter, tandis que mon

camarade éclaire le plafond afin de ne pas m'éblouir. Les grandes pattes du Cessna quittent le sol, la nuit nous happe.

Magdalena, 1976 – Le Cessna 180.

Woooh ! Noir complet, normal dans une région sans routes et pratiquement sans habitants. Puis je distingue la différence entre la matité du sol invisible et la clarté relative des étoiles qui définissent ainsi un horizon ténu mais bienvenu. Nous éteignons la lampe de poche. Le trou sans fond au-dessous de nous m'impressionne, impossible de savoir mon altitude sans instrument, me voilà accroché à la voûte céleste au-dessus d'un vide sidéral. Je savoure cette nouveauté et vise une étoile pour garder mon cap, car là-bas seuls trois lumignons m'indiqueront que nous sommes arrivés.

Les voilà ! J'allume le phare d'atterrissage et descends lentement jusqu'à accrocher quelque végétation dans le faisceau, pas de risque de chopper un câble électrique par ici ! Bizarre, les deux lanternes du seuil sont en contradiction avec la troisième. J'en vise une, les roues touchent l'herbe à son niveau, le porteur de la deuxième traverse alors juste devant l'hélice qui le rate de peu. Le couillon

s'était placé du même côté que son collègue !

Le village entier entoure l'avion, on charge le malade et deux parents, pas de temps à perdre. C'est fou comme on s'accoutume à une situation nouvelle, le retour est presque de la routine. Je savoure encore.

Grosse tache de lumière en tête de piste de Magdalena. Averties par le haut-parleur de la place, toutes les motos du village sont venues m'éclairer. M'éblouir plutôt. Heureusement la piste est longue et se prolonge par un marais dont j'accroche roseaux et arbustes avec le phare afin de me poser au plus loin de cette forte lueur qui m'aveugle. Une vache passe sous l'aile gauche, tiens, pas encore la piste. Ah, les barbelés, nous y sommes, hop, posés, nous rejoignons la foule en cahotant.

Le gosse a été sauvé, on nous a remerciés. Alors courage ou inconscience ? Les deux mon capitaine. Personne ne s'est posé de question, c'est l'occasion qui nous pousse à agir, jamais je n'aurais fait ce vol pour le plaisir.

Le courage, je l'ai vu chez les pilotes des avions carniceros qui traversaient les Andes tous les jours sans jamais savoir s'ils rentreraient tant ces vieux avions de la Seconde Guerre mondiale étaient démunis face aux montagnes et à la météo. À mes débuts à Trinidad, je ne ratais jamais leurs décollages.

Un B 17 surchargé rase les barbelés de fin de piste, passe un terrain de football, ramasse quelques branchages en rentrant son train, gronde au ras des toits de tuiles et esquisse un léger virage pour éviter les tours de la cathédrale pourtant pas bien hautes…, le voilà parti vers les neiges andines.

Trinidad, 1971 – Le B 17 avec huit tonnes de viande dans la soute.

L'équipage d'un Convair 440 dont j'espère faire partie un jour me salue et décolle avec 300 m de plafond par un vent de sud froid. Je retourne à la carcasse d'un avion similaire que je suis en train de désosser, un job temporaire pour avoir une chance de devenir copilote.

Une bonne heure plus tard, le Convair réapparaît en radada et vient se garer sur le tarmac. L'avion ruisselle littéralement de partout. La porte s'ouvre, mes amis descendent lourdement, jamais je n'ai vu de gens aussi pâles ! Ils me racontent : à 6 000 m, en cherchant à percer la couche de nuages, quelque part au-dessus des premiers contreforts de la Cordillère, les deux moteurs s'arrêtent en même temps. L'avion tombe comme une pierre, alourdi par une glace sournoise, pendant que le mécano essaie de redémarrer les moteurs aux carburateurs sans doute givrés. Mais sont-ils déjà au-dessus des montagnes ou pas ? Terrible angoisse tandis que les aiguilles de l'altimètre s'affolent. Les hélices vrombissent enfin au moment où l'avion sort des nuages, c'est-à-dire à 300 m au-dessus des arbres de la plaine. Ils rentrent ainsi en visuel à Trinidad. Le lendemain, ils étaient repartis.

Courage de la mère dont le fils vient de lui éclater le visage par accident en jouant avec le fusil de son père. Elle passe devant chez moi, un bébé dans les bras, le fils par la main et la mâchoire inférieure

qui pendouille d'un côté. Elle vient de marcher un kilomètre et va à l'hôpital. Courage de mon copain médecin aussi qui la raccommodera au mieux avec le peu de moyens dont il dispose.

Courage de la femme que nous emmenons pour accoucher. Nous passons la nuit en pleine forêt après une journée de hors-bord. Sa moustiquaire est près de la mienne, j'entends quelques gémissements, quelques pas. Le lendemain elle plie ses bagages et monte dans le canot pour une seconde journée en plein soleil, avec un petit paquet dans les bras : sa fille.

Courage de la gamine qui a eu la malchance de trouver une grenade et l'a dégoupillée. Son jeune corps est criblé d'éclats, mais pas une plainte pendant le vol.

Magdalena, 1973 – La gamine de la grenade dans le Cessna Cardinal.

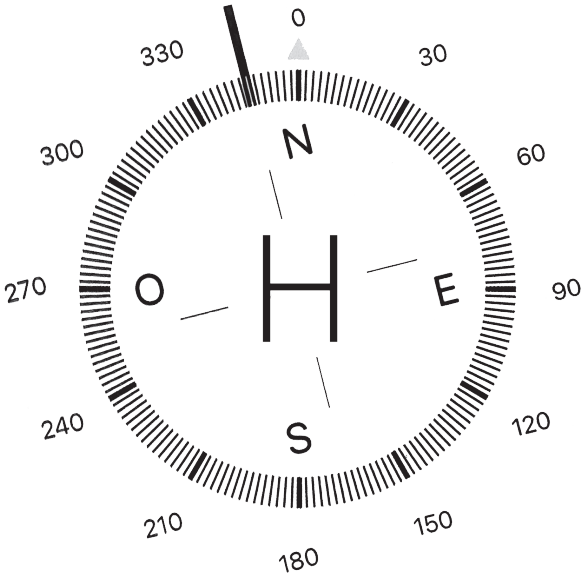
Courage des malades de fièvre hémorragique[21] *qui vont sans doute mourir et qui osent à peine respirer de peur de me contaminer dans*

21 Un Hanta virus mortel et très contagieux propagé par un petit rat des forêts. Des avions entiers de chats sont arrivés dans la région.

l'avion. Le soir je prends une bonne douche dans le patio avec un seau et une calebasse.

Courage du péon piqué par une yoperojobobo – la vipère fer de lance – et que je dois emmener à l'hôpital. Son bras entier est nécrosé, il est sans doute trop tard, mais un triste sourire s'accroche encore à ses lèvres : ben oui elle m'a bien eu, hein ?

Fatalisme direz-vous. Moi je salue ces gens, ce sont eux les vrais courageux.



Hasard
Hélice
Humaine bêtise
Humains
Horizons
Humilité, humus

Hasard

Le hasard. Certains l'appellent destin, d'autres chance ou malchance.

Ce matin je me lève à l'aube, pas question de rater le coche, ou plutôt un camion volant Fairchild C 82 qui m'attend sur le tarmac du Trompillo à Santa Cruz.

Brésil, 1972 – Un C 82 à Rio de Janeiro (Wikipedia).

Le patron d'une petite compagnie familiale m'a embauché hier, je vais enfin assouvir mon envie de piloter l'un de ces bimoteurs lourds carniceros, au moins pour un temps, ma femme et moi venons d'emménager dans cette ville et tout job est bon à prendre. Le proprio sera le pilote, son fils le mécano et moi le copilote, ici l'apprentissage est direct.

L'énorme animal au poste de pilotage plus large que celui d'un

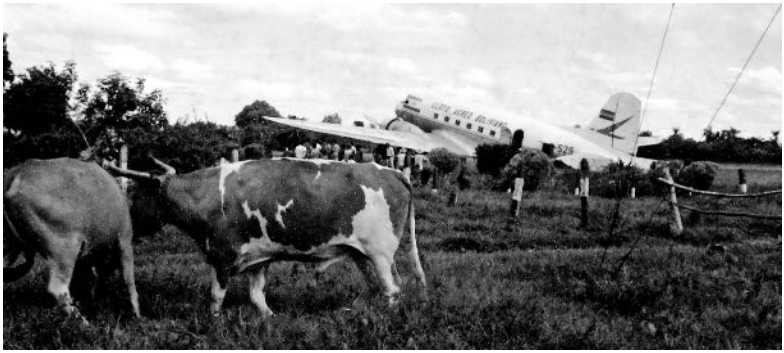
Boeing 747 en impose, je frétille comme un gamin en attendant la fin d'une discussion avec un nouveau client. Le patron se tourne vers moi,

— Je dois envoyer le DC 3 à Magdalena, ça t'embêterait d'y aller, toi qui connais bien ? j'ai peur que le pilote ne se perde. T'en fais pas, la prochaine fois je te prends avec moi.

— Va pour Magdalena, dis-je, ravi aussi de monter dans cet avion mythique.

— Merci, nous nous rejoindrons à Trinidad et nous rentrerons ensemble à Santa Cruz.

Sympa le DC 3, simple, rustique, solide, la Land Rover des avions de transport, que mon compagnon pilote militaire m'abandonne en croisière, et que j'accompagne à l'atterrissage en gardant mes mains sur le volant. Magdalena, c'est notre fief que nous venons de quitter quinze jours plus tôt, ma femme et moi. Notre petite maison en adobes est en bord de piste et j'en profite pour aller cueillir un grand sac de mangues pendant que, des entrailles de l'avion, des péons extraient des vivres de toute sorte qu'ils entassent dans des chars à bœufs aux roues en bois plein.



Magdalena, 1971 – Un DC 3 de Lloyd Aereo Boliviano avec les bœufs qui tirent la faucheuse de la piste ou le char des valises.

Nous continuons à Trinidad, en avertissant la tour que nous repartirons dès que le C 82 nous aura rejoints. La chaleur est écrasante et nous attendons patiemment à l'ombre d'une aile. Au bout d'une demi-heure, le contrôleur vient vers nous, un papier à la main sur lequel il a retranscrit les informations reçues en morse,

— Vos copains ne viendront pas, ils ont eu un accident…

— Un accident ? ils sont blessés ?

Le gars baisse la tête,

— Un moteur a foiré en plein décollage et ils se sont retourné la crêpe, le mécano qui était dans la queue est grièvement blessé.

Par pudeur ou par gêne, il ne dit rien des autres. Nous comprenons aussitôt. Quel choc ! Je pâlis en réalisant que je devrais être mort sans ce vol du DC 3 apparu au dernier moment.

Nous repartons très abattus vers Santa Cruz où la nouvelle est déjà arrivée. Mes collègues, qui me croyaient dans le C 82, s'étaient empressés d'aller avertir ma future veuve qui leur avait lancé une étrange réponse,

— Non, il n'est pas mort.

Lorsque je pousse la porte de la maison et la prends dans mes bras, elle me murmure à l'oreille,

— Je savais…

Le hasard peut être facétieux lorsqu'il est plus improbable encore que l'improbable. Une panne, c'est un hasard, deux pannes simultanées, ça sent le mauvais sort, un cousin du premier nettement plus retors.

Dix mille pieds par une nuit parfaitement calme. Les deux moteurs du Piper Chieftain rigoureusement synchronisés vrombissent agréablement, leurs échappements rou-

geoyants tout près de moi, ça chauffe là-dedans ! Encore un vol pour aller chercher un blessé mais j'ai appris avec les années. Le tableau de bord luit suavement, l'écran vert du radar est vide, je suis seul à bord, cette heure de vol nocturne sera à moi.

Voyant rouge, l'alternateur droit ne charge plus, pas grave, il y en a un autre. Une minute passe, c'est le tour du gauche. *I say, what an unfortunate coincidence !* aurait dit Jolitorax. Bon, je coupe tout pour ne pas décharger la batterie, j'en ai besoin pour sortir le train et les volets, indispensables sur la piste pétrolière en travaux, étroite et raccourcie. Dans le noir complet, le ciel étoilé est encore plus beau, je me relaxe, si les volets ne descendent pas, je rentrerai à ma base où je peux me poser sans problème.

La piste est devant moi, balisée de plots lumineux, le train se verrouille, les volets descendent, les phares d'atterrissage sont allumés, et voilà. Par chance le blessé n'est pas dans un état critique et je peux repartir le lendemain à l'aube avec une batterie rechargée.

Une autre ambiance à 12 000 pieds au-dessus des Bahamas, beau temps, tout baigne. Je convoie un autre bimoteur, un Piper Aztec. On a beau dire, deux moteurs, c'est toujours plus rassurant au-dessus de l'eau. Oui, enfin…

Fla, fla, fla, les deux engins stoppent simultanément. Grand moment de silence et de solitude… Aïe ! Changer de réservoirs, piquer pour maintenir la vitesse, brailler mayday[22] par radio, attraper le canot de sauvetage, chercher les îles, au moins une ! Vrroum…, les hélices reprennent leurs tours, c'est fini. C'est fou comme on peut suer en quelques secondes.

22 Signal de détresse anglais et international issu du français *m'aider*.

Chaque moteur est alimenté par deux réservoirs, un grand et un petit. Comment ai-je pu brûler tant d'essence ? je n'en aurai jamais assez pour me poser à Haïti ! Coup d'œil aux robinets. Habitué à mon petit monomoteur Maule, j'avais bien décollé sur les grands réservoirs de bout d'aile, sauf que sur l'Aztec, c'est l'inverse.

Coïncidence rare que ces pannes simultanées, responsables dans ma tête d'un joli pêle-mêle *triangle des Bermudes, crash dans l'océan, adieux à ma famille et regrets d'un si beau jour*. Vient ensuite une petite frayeur rétrospective et salutaire qui me place en face de ma connerie sans conséquences mais connerie malgré tout.

Le hasard est parfois plus joyeux. Quelques jours après avoir survolé les baleines dans le golfe de la péninsule Valdés en Argentine, nous faisons une escale non programmée à Puerto Deseado. Je n'allais pas rater ça, me voilà fonçant vers la plage, une plage patagonne ordinaire, glacée, caillouteuse, ventée, et pourtant ! Je partage pour un instant ma promenade avec …Darwin, qui l'avait lui-même arpentée cent cinquante ans plus tôt. Se projeter, essayer de voir par ses yeux, un kif qui vaut bien la peine de supporter le froid.

Hélice

Une hélice est une œuvre d'art. Nous n'avons rien inventé, on la retrouve souvent dans la nature. J'aime la finesse, le profil et les courbes de cette aile, car c'en est une, taillée pour mordre l'air et dont les extrémités invi-

sibles frôlent le mur du son.

L'hélice exige respect. Un passager attardé, le bras en l'air pour attirer l'attention du pilote de l'avion qu'il allait rater, a perdu deux doigts devant moi. Un autre a été coupé en deux en désembourbant la roulette de nez d'un Cessna sans que le très stupide pilote ne coupe le moteur.

L'hélice est fragile, ses pales se tordent au moindre choc. Les mécanos les redressent à l'œil, liment les aspérités causées par les cailloux, les bichonnent comme ils peuvent avec leurs moyens limités, mais ça marche la plupart du temps.

Petite anecdote ubuesque…

Je suis en Europe lorsqu'un type décrète que l'hélice de mon avion n'est autre que la sienne qui aurait été volée quelques années plus tôt. Après vérification des numéros, il réussit à convaincre le personnel de mon hangar qu'il en est bien ainsi. En fait le gars en impose par sa taille et sa réputation d'avoir mauvais caractère, car en réalité, de numéros semblables, point.

Voilà donc mon hélice enlevée de mon Maule M 5 et essayée sur son avion, un Aérocomander 114. Bien sûr, elle ne s'ajuste pas, son cube central étant très différent. Il l'envoie alors avec mon hélice dans un atelier militaire à 500 km d'ici. Le tout est démonté et mes pales se retrouvent sur son cube à lui.

Il est temps de bouger et je rentre précipitamment en Bolivie pour récupérer ce qui m'appartient.

Nous nous rencontrons dans son hangar et un coup d'œil sur nos papiers respectifs me confirme que les pales des deux aéronefs sont différentes elles aussi, pas un seul numéro identique ! Après quelques jours de palabre, nous sommes d'accord que mon cube est …le mien. Restent les pales. Une semaine passe. Sa supposée hélice arrive

enfin de l'atelier militaire. Et mon cube ? oublié là-bas. Les jours se suivent, il arrive enfin, entièrement démonté. C'est bien le mien car les numéros de série sont très visibles sur chaque coquille. Pour les pales, il faut réclamer le rapport des militaires.

Pendant ce temps je demande à la fabrique du Maule aux USA s'il existe encore des archives. Oui Monsieur, et l'hélice qu'avait cet aéronef en sortant de l'usine en 1978 est la même qu'aujourd'hui, enfin qu'il y a 2 mois… Le rapport des militaires arrive aussi. Je jubile ! le numéro d'une des pales coïncide avec celui envoyé par les Américains. Pour moi plus aucun doute, mon hélice est bien …la mienne. Évidemment, les couillons qui ont rédigé le rapport ont recopié le même numéro pour la deuxième pale, erreur manifeste car c'est impossible.

Pendant tout ce temps, les échanges verbaux se sont déroulés entre gentlemen. Maintenant que tout est clair, mon nouveau voleur ne semble pas comprendre qu'il en est ainsi, ses neurones patinant de temps en temps quand cela lui convient. Il me demande donc un papier plus officiel que le rapport de la fabrique. Nous allons voir une tierce personne qui accepte de demander de nouveau ce que j'ai déjà entre les mains. Elle envoie un message aux US, j'en envoie aussi. Pas de réponse. Une semaine passe. Rien. Est-ce pour cause d'ouragan ? les gringos sont-ils tous en vacances ? allez savoir ! Je téléphone. Personne.

Vous vous demandez peut-être pourquoi je n'ai pas fait de dénonciation officielle. C'est qu'il vaut beaucoup mieux essayer d'abord la manière douce. Tout le monde se connaît ici. Se faire un ennemi n'est pas intéressant et je préfère qu'il puisse sauver sa face de…. Mais ma patience a des limites et j'y arrive enfin au bout d'un mois. Hier était férié aux États-Unis. Peut-être qu'aujourd'hui ? et bien non, ils doivent vraiment être en vacances.

On m'appelle de l'aéroport. Tu as vu le journal ? le type (mon voleur) est en taule ! Eh oui, ce monsieur travaillait au ministère de l'intérieur sous le régime du dictateur Banzer dans les années 70 et il y a eu quelques disparitions…

J'ai un vol prévu pour la semaine prochaine, je me demande maintenant si je vais pouvoir le faire. Le téléphone sonne : le document demandé aux US est bien arrivé avec une note d'excuses pour le retard dû aux vacances. Maintenant que j'ai tous les éléments dans les mains, ne manque plus que mon opposant. Sortira, sortira pas..., erreur judiciaire ? Je préfère rigoler, voilà bien ma Bolivie, celle que j'aime malgré, ou plutôt à cause de, son désordre.

Morale de l'histoire : ici tout est possible, même le plus inattendu, mais tout s'arrange aussi. Je l'aurai un jour, cette hélice, pas question de lâcher !

Suite et fin : comme dans les contes, tout est bien qui finit bien et la princesse exauce mes vœux. On me rend une hélice en morceaux avec l'arbre central coupé – un essai d'adaptation au cube de l'autre avion, ce qui prouve bien que les militaires qui ont fait les travaux étaient au courant – mais ici on fait des miracles et les mécanos réalisent une job formidable, comme disent nos amis québécois, en le ressoudant parfaitement.

Depuis cette délicate intervention, la vaillante hélice a tourné de nombreuses heures sans problème.

J'ai toujours eu de la chance avec les hélices. Tordues, le mécano les redresse à chaque fois. Et lorsque celle de mon tracteur agricole – le Cessna Agwagon C 188 – s'emballe, je suis à la verticale d'une piste…

Humaine bêtise

Vaste sujet qui vaudrait un livre à lui tout seul.

À mes débuts, je devais souvent demander un dessin à mes collègues pour les destinations encore inconnues. Cette fois-ci, le passager me dit qu'il connaît très bien le ranch où nous allons et qu'il va me guider, puis nous irons à son village. Mais en l'air le type est complètement paumé, impossible de trouver l'estancia en question. Après avoir zigzagué en vain, je continue le vol pour déposer mon bonhomme manifestement pas content, et l'accompagne jusqu'à sa maison d'où il ressort aussitôt avec un calibre 38 pointé vers moi : il ne veut pas payer car je n'ai pas trouvé ce qu'il devait …me montrer. Logique imparable, c'est fou ce qu'un colt peut être persuasif. Leçon comprise, ce con s'arrangera avec le proprio de l'avion, moi je rentre digérer ma part de bêtise.

Le pilotage de brousse pour les nuls : ne jamais faire confiance aux passagers, jamais.

L'humaine bêtise surgit souvent là où on l'attend le moins.

Un vol de routine à la frontière brésilienne. Un flic sort de la cabane écrasée par la chaleur en bordure de piste,

— Vos passeports por favor.

Mes passagers s'exécutent. Moi je n'ai pas le mien puisque je repars de suite vers ma base, mais il insiste, le ton monte, il sort son revolver. Et me voilà canon dans le dos et bras en l'air en train d'arpenter le kilomètre

poussiéreux jusqu'au poste du village. Clac ! la grille de la cellule se referme derrière moi. Jamais je ne saurai les raisons de ce flic cinglé, une engueulade avec sa femme ce matin ? un coup de chaleur peut-être ? Un colonel me libère avec des excuses une demi-heure plus tard.

Bêtise et armes ne font pas bon ménage, et si je m'en suis bien tiré dans les deux exemples précédents, ce qui suit aurait pu mal tourner. Dans une altercation avec la propriétaire de notre appartement au sujet d'une augmentation irrationnelle de loyer, celle-ci pète un plomb, court dans sa chambre (je devrais me méfier des gens qui ont ce comportement), revient avec un revolver calibre 22 et me tire dessus à deux mètres sans avertissement. Raté ! La balle passe entre mes côtes et le bras, la maigreur a parfois des avantages… Malgré le dépôt d'une plainte, je comprends vite que je n'y gagnerai rien et le signifie crûment au flic de service,

— Moi je ne peux pas coucher avec votre chef, hasta la vista.

S'ensuit un silence éloquent.

J'avais eu un instant de sidération après le coup de feu, vite passé et ma foi sans importance. Ce joli mot qui évoque l'espace sidéral, je l'ai rencontré plusieurs fois dans ma carrière et toujours associé à la bêtise.

Sidération quand j'apprends qu'un copain espagnol, qui s'était crashé sur l'Altiplano avec un bimoteur, a été achevé par les paysans pour voler sa cargaison. Ignorance ? indifférence ? cruauté ? Je me pose encore la question.

Sidération en découvrant sous mes ailes les Indiens détaler comme des lapins. Je voulais saluer un Français installé dans un village brésilien formé de membres de tribus

dispersées. Voyant l'avion tourner en rond, les gens se rassemblent sur la place …qui se vide instantanément lorsque je plonge et ouvre ma fenêtre pour larguer un petit mot lesté d'une banane. Manifestement ils paniquent et je comprends qu'ils ont déjà vécu ce scénario. Des rumeurs courent depuis longtemps *qu'on* n'hésite pas à lâcher sur les Indiens gênants des bonbons empoisonnés, des grenades ou une bonne rafale de mitraillette…

Sidération devant l'abîme séparant les missionnaires évangélistes de la tribu qu'ils entreprennent de convertir (mot synonyme, pour moi, d'annihilation culturelle). Les premiers fêtent Noël autour d'un faux sapin et de guirlandes dans leur coquette maison de bois entourée de gazon bien tondu. Loin à part, sous leurs huttes de palmes, les seconds sont en train de cuire des galettes de manioc et de noix du Brésil. Ils sont beaux, forts, sains, à la denture parfaite contrairement aux gens des tropiques bourrés de sucre, ils ne demandent rien à personne. Mais je sais déjà qui va gagner et je suis triste.

Sidération plus profonde encore en lisant les titres des journaux de Santa Cruz : « Les barbares sont à nos portes », « Des sauvages tuent un estanciero », « Crime perpétré par des Indiens à 100 km de la ville ». Je connais bien l'affaire puisque c'est moi qui emmène le propriétaire constater la mort de son contremaître. Huit longues flèches de deux mètres plantées dans le thorax du pauvre type. Il avait sorti son revolver et tiré en voyant un petit groupe d'Indiens Yuquis surgir de la forêt. Menacés, ils ne l'avaient pas raté. Furieux, le proprio remonte dans l'avion avec l'idée de renvoyer des soldats pour chasser les *sauvages*. Femmes, enfants, il s'en fout, il a perdu un employé, c'est la seule chose qui compte à ses yeux. Là, je refuse ce second vol, qu'un autre accepte aussitôt à ma place. Arrivés sur les lieux, les soldats morts de trouilles

n'osent même pas sortir de l'hacienda. Le pilote ramène deux macchabées : le gars fléché et son passager dont j'ai parlé plus haut, coupé en deux par l'hélice.

Qu'ils soient indiens, pauvres ou étrangers, lorsque les Autres gênent, on les élimine, on les lamine, on les soumet d'une façon ou d'une autre, il suffit d'ouvrir un livre d'Histoire, rien n'a changé… Humaine bêtise.

Humains

La stupidité n'est heureusement qu'une des nombreuses facettes de la complexité humaine, et à vrai dire j'ai beaucoup plus souvent rencontré de belles personnes que des clowns et des tarés.

Le commandant de la base aérienne militaire de El Alto à La Paz aime la France, et pendant que j'accumule des heures de simulateur de vol pour passer ma licence commerciale, il me reçoit de temps en temps dans son bureau pour discuter. Bientôt il m'offre gracieusement quelques heures de Cessna 206 avec un instructeur. Je passe en même temps les examens théoriques à la Dirección General de Aviación Civil et je suis recalé dans deux matières, curieusement celles où je suis le plus à l'aise. En les repassant deux semaines plus tard, les textes sont les mêmes, je réponds de la même façon, mais cette fois je suis reçu. Le commandant se contente de sourire pendant que je lui commente cette bizarrerie, et m'offre derechef d'être son copilote à bord de …l'avion présidentiel, un Beechcraft King Air, ma doue beniget !

Il accepte mon refus poli et me rend malgré tout la moitié du prix des cours pour rentrer par avion au Beni, car on m'a piqué mon portefeuille dans une rue de la ville.

El Alto, La Paz, 1971 – Ma femme devant un mustang de la chasse bolivienne.

Beaucoup d'autres personnes généreuses ont croisé mon chemin, scellant parfois des années d'amitié.

Mon ami Raúl achète un Helio 700 accidenté en empruntant à sa banque, et m'offre un partage égal des bénéfices en plus du pourcentage par heure de vol. Pas de risques financiers de ma part, pas de papiers à signer, la parole suffit. Elle n'a jamais failli.

La CIA a utilisé une version antérieure de cet avion STOL[23] de 350 cv turbocompressé pendant la guerre du Vietnam. Un peu lourdaud et caractériel par vent de travers à cause de son énorme gouvernail à 7 m du train principal, il m'a permis de me poser dans la largeur de la

23 Short Take Off and Landing : décollage et atterrissage court.

piste de La Paz, sous le regard amusé du contrôleur qui signalait un vent de 20 kts[24] par plein travers.

Santa Cruz, 1986 – L'Hélio 700 réparé et en vol d'essai.

Même société de parole pendant des années avec mon ami Willy le photographe. Nous achetons pour 22 000 dollars un avion qui s'empoussière depuis deux ans au fond d'un hangar, car son propriétaire est mort dans un accident de …tracteur. Trop petit pour servir de taxi et doté d'un train conventionnel que de moins en moins de pilotes connaissent, il est parfait pour le projet de Willy : réaliser un livre de la Bolivie vue du ciel. Nous le ferons.

Beaucoup plus léger que l'Helio, ce Maule M 5 décolle tout aussi bien lorsque je lâche ses 235 cv. C'est le seul aéronef que je connaisse qui puisse décoller pleins volets sur une très courte piste.

24 Vitesse en nœuds (knots en anglais). Un nœud = 1852 m/h.

Rurrenabaque, 1996 – Je refais le plein du Maule avec des bidons.

Grande gueule prompte à s'enflammer, Willy me voue une confiance sans faille nécessaire pour mener à bien ce genre de travail, et quelques centaines d'heures de vol en commun scellent une belle amitié développée entre paysages grandioses et situations scabreuses, j'en parle souvent dans ce récit.

Seul pilote français du pays pendant longtemps, des équipes de télé m'approchent. Ushuaïa est la première et c'est ainsi que je fais la connaissance de son animateur Nicolas Hulot. Un type simple, gonflé mais sérieux, que j'apprécie au cours de nos vols ensemble. Il veut rejouer le passage de la Cordillère des Andes des années trente en me demandant de choisir le plus petit avion. Je trouve un Piper PA 18 de 180 cv mais doté d'une hélice adaptée à l'épandage agricole, un petit détail qui m'échappe. Bardés de caméras, nous décollons de Rurrenabaque au pied des montagnes à 150 m d'altitude, destination l'aéroport de La Paz perché à 4 100 m mais derrière des pics

de 6 500 m. L'avion grimpe mal, je dois me faufiler par une vallée au sud de l'imposant Illimani. Nous débouchons dans la cuvette de La Paz en lorgnant au-dessus de nous le bord du plateau où se situe l'aéroport, et je pense au carnicero dans la même situation qui avait largué sa viande sur la ville, mais moi je n'ai rien à jeter, alors plus qu'une solution : le vol de pente. Nous rasons les maisonnettes qui ont l'air empilées les unes sur les autres tant le dénivelé est raide, et ça passe.

L'hélice n'est définitivement pas adaptée à l'altitude, mais cela ne nous empêche pas d'aller nous poser sur le lac de sel du salar d'Uyuni[25] et de continuer jusqu'à Laguna Colorada la bien nommée avec ses eaux rouges et ses flamants roses, mais dont la piste de 2 km et demi s'élève à 4 280 m, soit une altitude densité[26] de 5 400 m si la température près du sol atteint les 20°, ce qui n'est pas rare. Alors oui, ça rame…

Le bouche à oreille fonctionne bien dans le monde des médias. Très vite d'autres cinéastes travaillant pour la BBC, Canal + ou autres viennent solliciter mes services. Pour moi les meilleurs sont de loin les Anglais et leur flegme qui n'est pas que légendaire. Là où les Français débarquent à dix ou quinze et exigent un bon hôtel le soir, eux débarquent par petite équipe de deux à quatre et acceptent toujours sans rechigner le manger et le dormir.

Tous les vols pour ce genre de travail sont passionnants car aussi atypiques que lucratifs, à condition de savoir innover pour exaucer les souhaits du caméraman.

Bob, lui, apparaît seul. Je retranscris ici un texte de 1997.

---

25 Le lac de sel le plus grand du monde, d'un diamètre de 100 km et perché à 3700 m d'altitude au sud-est de la Bolivie.

26 Celle qui nous intéresse pour les performances tant des humains que des machines.

Un appel de Willy : il veut me présenter Bob, un pilote gringo. J'en ai vu passer beaucoup, pilotes ou pas, en trente ans de vols en Bolivie. Je ne suis pas pressé de les connaître, les petits pays sud-américains sont des carrefours par lesquels passe un tas de gens à la recherche de je ne sais quoi. Moi je suis heureux de la vie que je mène. Mes rêves de voler et vivre dans la nature sont devenus réalité ici. Je suis un pilote de brousse, c'est ce que j'ai voulu être et c'est ce que je suis. Beaucoup ne comprennent pas comment je peux préférer la Bolivie à la vieille Europe où je suis né. Simple : ici j'ai ce que je cherche dans la vie et j'ai le temps d'en jouir, que demander de plus ? Bon, je vais écouter Willy.

Entre un homme âgé, grand et mince, vêtu d'une longue et élégante gabardine qui ne colle pas dans ce contexte tropical. Il a une certaine classe dans ses manières et ne correspond pas à l'image que je me fais d'un homme de l'air (à vrai dire moi non plus avec ma barbe, combien de passagers m'ont demandé *et quand est-ce qu'arrive le pilote ?*). Il me déconcerte mais la première impression est plutôt bonne. Que fait-il par ici ? Il parcourt l'Amérique du Sud avec son avion et filme pour le compte de la BBC, un job intéressant. Il me pose plusieurs questions en anglais, auxquelles je réponds courtoisement sans plus, trop occupé à l'observer, ce n'est pas quelqu'un de commun et j'aime ça aussi.

Bob reste plusieurs jours à Santa Cruz pour la maintenance de son vieux Cessna 180 de 1956. Je l'aide un peu, et nous avons de longues conversations de pilotes sous l'aile que les mécanos sont en train de modifier à sa demande. Il me montre sa monture avec fierté : fuselage brillant sans peinture (pour le poids), confortables sièges en cuir (pour les vols longs), cabine super isolée et casque audio high-tech (pour le bruit et la fatigue).

Par contraste, l'équipement de prise de vues est spartiate : une caméra mécanique à bobines de 35 mm (Arriflex quand même) pendue sous l'aile gauche, sans viseur. Tout est minutieusement calculé pour la performance et l'efficacité, sans oublier l'esthétique et le confort. Le miroir de son propriétaire. Complexe le personnage ! un mélange intéressant d'aristocrate, de technicien, d'artiste et de businessman. Quoi d'autre encore ? Tout l'intéresse sauf les langues. Son espagnol est très rudimentaire et, en tant que bon gringo, il estime que tous ici parlent ou devraient parler anglais.

Les jours passent. Il m'invite souvent à souper. Nous parlons alors de son plan suivant, filmer le salar d'Uyuni. Je connais bien cette belle région et ses habitants. Bob s'en rend compte et m'invite à l'accompagner. Ma foi, j'adore ces lieux et il m'est de plus en plus sympathique.

Salar d'Uyuni, 1995 – Mon fils vérifie le niveau d'essence de notre Centurion avec l'infaillible baguette de bois graduée.

Le salar, la fascination des déserts. Une fois, j'y ai déposé des touristes avec leurs bicyclettes, et suis resté seul

pendant trois jours sur une des petites îles volcaniques qui émaillent la superficie. Trois jours de blancheur infinie et de nuits resplendissantes de millions d'étoiles, trois jours de silence absolu dans une gigantesque cathédrale à l'échelle de la nature elle-même. Je recommande l'expérience à ceux qui souffrent de mal amour pour notre planète. J'y ai compris le sens de *lieu magique*, il l'est pour moi et j'y retourne chaque fois que je peux.

Le salar apparaît devant nous, mince fil blanc posé sur l'horizon. Avec son moteur asthmatique à cette altitude, l'avionnette lutte pour sauter les derniers cols de la Cordillère Orientale et nous devons l'aider en cherchant les courants ascendants. Mais mon esprit savoure déjà l'atterrissage sur le sel dur et lisse, un plaisir envié par beaucoup de pilotes.

Les roues font crisser les cristaux qui bordent les hexagones typiques de la surface. Nous stoppons à environ 10 km du rivage près d'un petit hôtel construit avec des blocs de sel.

Salar de Uyuni, 1999 – L'avion de Bob devant l'hôtel de sel.

Bob hoche la tête et se croit sur la banquise. Il est vrai que le froid et la réverbération donnent une illusion parfaite des jours de neige de mon enfance. Magie encore. Après une nuit sur de très inconfortables lits en sel eux aussi,

nous décollons à la rencontre des flamants roses. Trois espèces vivent sur les hauts plateaux boliviens. En cette saison, ces superbes oiseaux aux longues pattes prennent soin de leurs poussins dans les immenses plaines boueuses du rivage, où vent et eau se défient en calligraphiant avec du sel les ocres de la fange.
Bob commence à filmer. Il tire sur le nez de l'appareil puis plonge vers le sol comme un faucon pour redresser à ras du sol. Quand je dis à ras, c'est à ras ! et je pense à mes vols agricoles. Sa main est ferme sur les commandes, la manœuvre doit être souple pendant que la caméra avale le film. Nous traversons rapidement un nuage d'oiseaux inquiets qui s'enfuient devant nous, enchevêtrement de pattes, d'ailes et de longs cous qui alerte mon âme d'écologiste. Bob est concentré sur les prises de vue. Cette fois-ci, seuls quelques flamants auront leurs plumes ébouriffées. Je n'ai déjà que trop vu de cinéastes ou photographes oublier, volontairement ou non, les gens et les animaux tant qu'ils peuvent obtenir leurs images. Réunis en grandes taches sombres, les poussins s'agitent et risquent de se piétiner. Je demande à Bob de ne pas les effrayer et il m'écoute, j'en suis heureux.

Nous restons plusieurs jours sur le salar. Nous continuons avec l'illusion de voler au Pôle et profitons de cette tache blanche de 100 km de diamètre visible, dit-on, depuis la lune. Puisqu'un rouleau de pellicule ne dure qu'un maximum de …quatre minutes, nous devons atterrir fréquemment pour recharger le magasin sous l'aile. La perception du sol est difficile et le mieux est de se poser à la manière des hydravions sur un miroir d'eau : maintenir un léger taux de descente et attendre avec confiance que les roues touchent.

Je ne me fatigue pas du paysage. Le touriste qui passe croit que ce monde minéral ne change pas. En réalité,

la lumière n'est jamais la même. Le matin, les mirages font flotter les îles au-dessus du sel et les pics enneigés de l'horizon semblent à portée de la main. Le soir, le sel se colore du magenta du ciel, vite remplacé par l'indigo de la nuit. La nuit et son compagnon le froid. Le salar est un énorme réflecteur qui renvoie toute la chaleur vers l'espace, d'où le froid intense dès que le soleil disparaît. L'intérieur de l'hôtel n'est guère plus chaud, nous faisons apporter du bois depuis la rive et discutons du trajet prochain vers Laguna Colorada.

Il est encore tôt, mais le vent du Pacifique lève déjà la poussière entre les volcans de la Cordillère Occidentale, ce n'est pas une bonne journée pour partir vers le sud, la turbulence peut être sévère dans ces parages désertiques. Mais le vol me contredit, le panorama est grandiose et le Cessna vole tranquillement au-dessus de la toile d'un peintre fou.

Une heure plus tard apparaît la lagune. Le peintre a laissé tomber une grande flaque vermillon éclaboussée de petits points roses, étalée dans une large cuvette aux tons orangés et gris dominée de cônes volcaniques. Des milliers de flamants se rejoignent ici pour se nourrir des micro-organismes responsables de la coloration des eaux.

Bob descend à un mètre de la surface, et filme le paysage spectaculaire en un long dérapage pour suivre les oiseaux tout en gardant les ailes horizontales. C'est le moment choisi par le moteur pour hoqueter désagréablement. L'eau est vraiment trop froide pour prendre un bain et Bob file vers la rive. Tout revient à la normale, l'essence a été propulsée vers l'extérieur du réservoir par la force centrifuge et n'alimentait plus le carburateur. Une trouille passagère qui me fait chercher des yeux la piste invisible, ocre sur l'ocre du désert. Nous y changeons le rouleau et je m'amuse de Bob tout émoustillé

avant le décollage le plus haut de sa vie, la panne est oubliée. À 4 300 m d'altitude, il nous reste peu de puissance, et nous passons le seuil des 2 400 m de piste à quelques mètres du sol et quelques nœuds au-dessus de la vitesse de décrochage.

Le vent a augmenté et couvre la partie nord de la lagune d'un nuage de poussière. Nom de Zeus ! ce n'est pas de la poussière mais un nuage qui racle sa panse sur la lagune en fonçant vers nous. Et cet avion qui ne veut pas grimper ! Il nous faut serpenter sur le flanc de la colline opposée pour utiliser les courants ascendants et fuir encore plus au sud, vers Laguna Verde aux confins du pays. Très élégamment enchâssée d'un anneau de sel, elle gît au pied du volcan Licancabur dont le cône parfait domine les eaux d'un étonnant vert de chrome laiteux, et griffées d'écume par le vent. La turbulence ne nous laisse pas travailler et nous décidons de rentrer. En chemin, de grands nuages de poussière nous cachent le salar, et pourtant, à ma grande surprise, le Cessna se pose en air pratiquement calme.

Des touristes nous entourent, un photographe européen demande à voler une demi-heure. Bob m'offre l'avionnette, belle démonstration de confiance que j'apprécie, peu l'auraient fait. Les expériences partagées construisent une amitié, je crois que respect et estime sont mutuels.

L'avion argenté s'élève. Cette fois, Bob ne reviendra pas. Ce qui se métamorphose en souvenirs défile dans ma mémoire : les trucs de pilotes que nous interchangeons, la nuit de son solo de saxo au karaoké du petit village de la selva, le décollage olé olé de Sucre avec son Cessna chargé de combustible jusqu'à la gueule, le bal à l'anniversaire de mon copain Willy, la poursuite de nos avions dans les méandres d'un rio… Mais surtout, j'ai rencontré quelqu'un qui vole pour les mêmes raisons que moi.

Je ne vole pas pour piloter des machines sophistiquées pleines de cadrans qui impressionnent les non initiés, les machines ne sont rien, si je pouvais je volerais sans elles. Je vole car je me sens libre, parce que le regard porte loin, parce que là-haut je sais l'insignifiance de nos ego, parce que je suis toujours admiratif de la beauté de notre planète, parce que j'y fais de belles rencontres comme celle-ci. Le vol reflète ma vie.

So long amigo Bob…

Cineaste et pilote d'exception, Robert (Bob) Fulton est le fils de l'inventeur de la voiture volante (USA 1946). De retour chez lui, il me propose de faire un tour du monde pour continuer ce genre de vol, ce que j'accepte avec enthousiasme. En 2002, alors qu'il vient de trouver l'avion idéal, un vieux bimoteur Beech 18, son Cessna se disloque dans un orage et mon ami disparaît à jamais.

Il écrivait un livre dont, quitte à me la péter un peu, voici un extrait à mon sujet, preuve que l'amitié était bien là : *Je n'arrive pas à savoir s'il est timide ou d'un comportement taciturne. Il est très lent à s'ouvrir. Je lui pose au moins trente questions sur ce qu'il connaît bien avant qu'il n'ose ou daigne m'en faire une. Il a vécu et volé en Bolivie pendant trente ans et connaît très bien le pays. Je lui fais part de mon intention d'aller dans la région du salar d'Uyuni. Soudain et avec une spontanéité insoupçonnée jusqu'alors, il s'offre à m'accompagner. C'est fantastique. Il deviendra mon instructeur de vol bolivien.*

Excellent compagnon, il possède de bonnes connaissances, est efficace et profond. Près d'un avion et dans les zones perdues, il a le sens du commandement. Il me fait penser à une espèce de moine avec un avion de brousse, vivant seul et paisiblement, ce qui se comprend en Bolivie où il doit transporter des gens et du matériel à des endroits lointains, inaccessibles par d'autres moyens. Prompt à penser, lent

à parler, lorsqu'il le fait, on sent que ses paroles ont été substantiellement concoctées. C'est un célibataire longiligne, léger et cool qui porte sur son visage la marque de longues solitudes. Je ne suis pas capable de parler d'un sujet qu'il ne connaisse pas. Nous partageons bien sûr nos expériences de pilotage et pouvons parler sans fin d'aviation. Cependant la conversation dévie très vite vers des points de vue philosophiques, historiques ou sociaux d'intérêt mutuel.

Horizon

J'aime le mot dremmwel, *l'horizon breton qui fait écho au* dream *anglais, le rêve.*

Contrairement à son sens étymologique de limite, l'horizon est pour moi promesse d'inconnu. Je ne m'intéresse donc pas à ce qu'il y a avant mais après.

L'horizon est le paysage du pilote par excellence. Toujours présent, toujours fuyant. J'envie les cosmonautes qui le voient se courber en belle ligne bleue, trait fragile et ténu se détachant sur l'encre sidérale. L'horizon est une porte ouverte sur la liberté, celle vers laquelle nous tendons tous, sans jamais l'atteindre diront les frustrés, qui nous tire et nous grandit diront les optimistes. Je suis de ceux-là, curieux d'aller voir au-delà de cette ligne qui me nargue. En éternel insatisfait ? Peut-être, car la satisfaction tue le désir, moteur qui me pousse vers la connaissance, le nouveau, l'autre, le différent, l'improbable. L'horizon en ce sens est le symbole de la force qui mène ma vie.

La forêt aussi est horizon. Comme la ligne de l'océan, le rideau des arbres s'éloigne toujours, attisant ma curiosité, celle que m'a inculquée ma mère, celle que j'ai dans mes gènes, et je pense à mon ancêtre Marie qui voulait apprendre à lire en dépassant l'horizon culturel de son époque. Pas besoin d'être marin ou aviateur, finalement chacun peut choisir son propre rêve, le plus beau des horizons.

Aujourd'hui il est bouché et ne me fait pas rêver. L'animal tropical que je suis devenu crève de froid, enfermé dans une maison non chauffée par -25° et un blizzard de neige comme je n'en ai jamais vu. La poudreuse est si sèche qu'on dirait du polystyrène expansé fouetté par le vent entre les rares touffes d'herbe. Le sol reste nu, la visibilité ne dépasse pas trois mètres. Je suis inquiet pour mon Piper Super Cub amarré dans la pampa à 10 km, est-il encore là ? Je n'en peux plus d'attendre et persuade un garde du parc national de m'emmener en jeep. Il ronchonne et nous roulons au pas pendant une centaine de mètres,

— C'est trop dangereux, nous risquons de tomber dans la lagune.

Il a raison, même un yak resterait couché. Incroyable ! nous tâtonnons comme des aveugles pour retrouver la maison.

Hier, toute l'équipe de Nicolas Hulot était encore là, heureuse de la fin du tournage sur les hauts plateaux andins. Ils s'étaient entassés dans un Cessna Caravan militaire pour repartir de Laguna Colorada vers Uyuni et ensuite à La Paz. Malgré des rafales proches des 50 kts, les pilotes avaient décidé de décoller et moi de rester prudemment au sol face à ce temps bien trop turbulent pour mon avionnette. Les militaires étaient repartis vers midi d'Uyuni pour embarquer le reste de la cargaison avec le gars resté à la surveiller, mais depuis, plus aucune nouvelle de l'équipage. Inquiétant, d'autant plus que le blizzard était déjà là.

Deuxième nuit à se les geler, mais au matin, un soleil radieux illumine un paysage figé. Pas un poil de vent. Tout en sirotant un thé chaud près de la cuisinière, nous écoutons la radio : toujours aucune nouvelle du Caravan. Après deux nuits aussi glaciales dans des vents d'oura-

gan, je ne donne pas cher de la peau des pilotes s'ils ont survécu, car pour moi pas de doute, ils se sont crashés quelque part et je dois partir à leur recherche.

Laguna colorada, 1992 – Le Piper après le blizzard.

Le Piper est bien là, attaché comme une vieille bique esseulée à un fût d'essence et un poteau. Mais il a rué à souhait sous la morsure du vent, le poteau a cabossé le cône d'hélice et le capot, la neige s'est infiltrée par tous les interstices, la cabine en est pleine, le moteur pire encore, je dois le débourrer.

Le temps de réinstaller la batterie gardée au «chaud» dans ma chambre et le vaillant PA 18 démarre sans problème en tousso-

tant. Il a du mal à se soulever de la longue piste et passe laborieusement le col de la cuvette de la lagune à hauteur des camions chargés de minerais, ce qui ne rassure pas le gars du tournage derrière moi. La patrouille commence. Soudain, une main invisible nous prend en douceur dans sa paume et nous propulse à 6 000 m en un rien de temps. L'onde ! Nous en profitons pour scanner les alentours, mais sans oxygène j'opte pour en sortir et redescendre. Quant à l'épave, aucune trace dans ce paysage cent pour cent minéral, époustouflant de couleurs et de rudesse adoucie par les pentes des volcans lissées par le vent, terre primordiale où la vie s'accroche et se mérite à chaque instant.

Si net et si proche en apparence dans l'air diaphane de l'altitude, le salar d'Uyuni blanchit bientôt l'horizon.

Le soleil se couche lorsque nous rejoignons Hulot et compagnie réfugiés dans un hôtel cinq étoiles de La Paz. L'ambiance n'est pas à la joie après cet accident. Mais heureuse nouvelle le lendemain, les pilotes du Cessna sont vivants ! Ils ont dit avoir eu une panne de turbine, je pense plutôt qu'ils ont essayé un atterrissage de fortune tant la turbulence du blizzard a dû être sévère. Après avoir capoté, ils ont passé la nuit sous une aile, sans équipement de survie, puis ont marché trois jours malgré le froid, la faim et quelques blessures. Chapeau, de vrais Guillaumet[27] ces mecs !

Nous retournons à Uyuni pour d'ultimes prises de vues, et je retrouve les horizons qui me font rêver.

Celui du Tunupa, un volcan femelle selon les Aymaras, qui domine le sel de ses 5 300 m, à la cime vivement ocrés de rouge, brun et jaune, et dont le lait destiné à son fils

27 Pilote de l'aéropostale qui a marché cinq jours dans les Andes argentines en 1930. Sa phrase « Ce que j'ai fait, je te le jure, jamais aucune bête ne l'aurait fait », dite à Saint-Exupéry, est restée célèbre.

mort-né s'est répandu pour former le salar.

Celui de la voie lactée, écharpe de la nuit aux myriades d'étoiles dont la lueur est captée par les cristaux de sel, et me voilà pilote de vaisseau spatial…

Je rêve moins lorsque Hulot me demande de piloter seul le Super Cub et fait un cheval de bois à l'atterrissage. Le bout de l'aile gauche est tordu sur un mètre mais le longeron principal est intact. Après un essai, je rentre ainsi à La Paz puis chez moi à Santa Cruz en six heures de vol sur des œufs. Le propriétaire me passe un sérieux savon en voyant l'état de son avion, mais s'adoucit quand il comprend que TF1 payera la facture des réparations.

Humilité, humus

Deux mots dont les racines évoquent le sol, ce sur quoi l'on s'appuie pour s'élever.

L'humilité est une des qualités requises pour être un pilote acceptable, à moins d'avoir envie de mourir jeune. L'arrogance tue.

Un pilote militaire vient faire des tonneaux au-dessus de la maison de sa fiancée. Un, deux, et le troisième dans le toit…

Beuverie dans un ranch tard dans la nuit, la bière se termine.

— Je vais en chercher, dit le pilote venu pour l'occasion et aussi saoul que les autres.

Il n'a jamais volé de nuit et s'écrase après le décollage.

Ce n'est pas toujours aussi tragique, heureusement.

Me voici à 8 000 m, mon record d'altitude avec un Cessna 206 turbocompressé, 2 km à la verticale du Huayna Potosí qui culmine à un peu plus de 6 000 m et visible depuis La Paz. À bord mon copain Willy et un glaciologue français qui veut évaluer la fonte des glaces. J'ai un masque à oxygène sur le nez, mais le scientifique décline mon offre,

— Pas besoin, je suis alpiniste, j'ai l'habitude.

Comme tu voudras, mon gars. Ça caille là-haut avec la fenêtre ouverte et bientôt les appareils de Willy gèlent, il nous faut redescendre, ce que j'entame par une danse en longues boucles paresseuses devant la spectaculaire chaîne enneigée de la Cordillère.

Au sol, le type descend et m'invective,

— Et m…, j'ai perdu ce vol par ta faute ! pourquoi tu n'as pas longé les glaciers en descendant ? je voulais les examiner !

— C'est simple, tu ne me l'as pas demandé. Peut-être que si tu avais accepté l'oxygène…

Je ne suis pas sûr qu'il ait appris la leçon, l'arrogance est bête par définition.

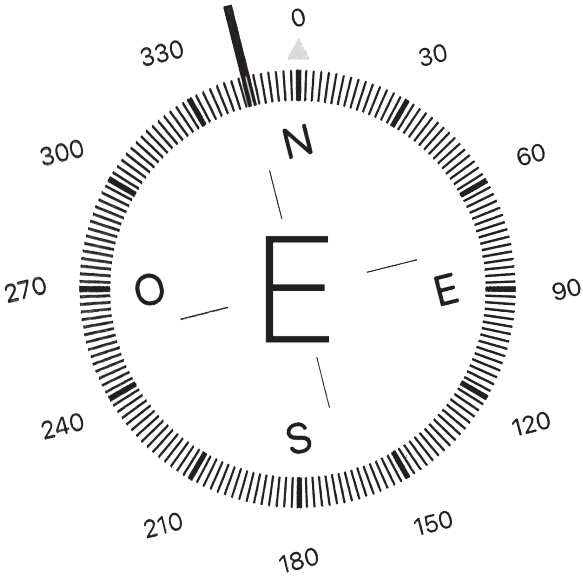
Humilité des circonstances dans des situations critiques, humilité face au grandiose des paysages, aux mystères de la forêt, à l'immensité de la mer. Chaque fois que je me sens tout petit et vulnérable, l'humilité m'enseigne et me grandit.

J'adore l'odeur de l'humus dans la forêt et je ne m'en prive pas lorsque j'accompagne les expéditions scientifiques. Le nez est un sens qui fait partie de la panoplie du pilote.

(Re)sentir…, et si je vous disais qu'il s'agit sans doute du verbe le plus important du pilotage ? Je le conçois comme une sorte de sixième sens qui englobe tous les autres, les analyse, en fait une synthèse.

Tiens, mes doigts captent une vibration différente, tiens, la température des gaz d'échappement fluctue, tiens, le moteur a un léger hoquet, tiens, ça sent le chaud, tiens, un léger goût d'alerte sur ma langue. Détails insignifiants scannés en permanence. Je ressens, je rassemble, j'analyse : sans doute une bougie encrassée, rien de bien sérieux. Mécanique, météo, navigation occupent ainsi une part de mon cerveau. Qu'est-ce donc que ce sixième sens ?

Accorder les bourdons d'une cornemuse demande une bonne oreille et un peu d'expérience. Ouh là, il nous fait une crise de sénilité l'Indiana ! me direz-vous. Non, non, laissez-moi développer mon argument, l'image de la cornemuse me va très bien. Il s'agit d'accorder des fréquences pour obtenir une harmonie. Eh bien pour moi, c'est la définition même du sixième sens. Lorsque je vole, je dois ajuster mes cinq sens pour avoir accès au sixième qui n'est autre que leur synergie harmonieuse. Ce sens-là qui écoute tous les autres est plus sûr, plus rapide, plus fiable. Adieu le raisonnement, surtout dans les situations d'urgence, encore faut-il pratiquer avant.



Essence
Extérieurs dégagés
Épandage
Écologie

Essence

L'essence est au moteur ce que le pinard est à l'ivrogne, sans ces précieux liquides aucun ne carbure.

Quand les moteurs de l'Aztec se sont arrêtés, au moins j'étais seul. Mais quand le Maule fait la même chose et pour la même raison dans une vallée profonde, Willy m'accompagne. Il m'arrose copieusement d'un flot d'insultes parce que je me tords de rire en le voyant passer du vert au rouge comme un sémaphore. Selon ses invectives, je cherche certainement à lui provoquer une crise cardiaque. Le Maule, lui, repart au quart de tour dès que je change de réservoir, c'est l'avantage d'un carburateur et je le connais bien pour avoir essayé volontairement avant.

Pour convoyer un avion agricole, rien de mieux que de remplir le réservoir à pesticide de 750 litres avec de l'essence et de tailler la route jusqu'à crever de fatigue si l'envie vous en prend. En route de Santa Cruz en Bolivie à Rosario en Argentine, je me pose à Tucumán pour passer la nuit. Aussitôt les nuages pissent copieusement sur la ville pendant trois jours consécutifs, à croire que les anges ont des problèmes de prostate. Je m'em… comme un rat mort, moi qui pensais torcher ça en deux jours.

Le Cessna 188 AGwagon m'attend sur le tarmac, bien lavé, ça oui. Vite, tour et vérifications de l'appareil, réservoirs et filtre moteur drainés, hop ! je grimpe dans le cockpit, me harnache et referme la portière. Ouf, c'est parti. Un doute m'assaille…, je n'ai pas contrôlé la sor-

tie de la trémie, normalement pleine de pesticide mais aujourd'hui ma réserve principale de carburant. J'hésite, la trappe d'accès sur le capot est supposée être étanche, non ? Pourtant quelques neurones me titillent et je redescends en pestant.

Quarante litres d'eau environ…, je regarde bêtement la flaque étalée sous l'avion. Ben non, la trappe n'était pas étanche. Le moteur à eau n'existant pas encore, je me serais crashé quelque part dans les esteros, ces gigantesques marais où personne ne va.

La trémie entre le pare-brise et le hauban, puis le réservoir d'essence et enfin le moteur de 300 cv expliquent le long nez de l'AGwagon.

Le pilotage de brousse pour les nuls : toujours filtrer le combustible avec une peau de chamois (particules et eau), vérifier visuellement la quantité de carburant (larcin possible et jauges de cabine parfois défectueuses), drainer TOUS les réservoirs et filtres avant chaque vol (présence d'eau).

Les deux Tomahawk arrivés à Miami dans la queue de l'ouragan sont prêts, chacun avec un fût auxiliaire de 100 litres en place copilote. Klaus et moi avons 36 h de vol devant nous, si possible en quatre jours. Nous volerons en patrouille car il débarque sans sa valise, égarée par la compagnie aérienne vers …le Chili. Il n'a donc

ni équipement de survie ni cartes, mais son VOR, seul et unique instrument de radionavigation à bord, fonctionne, contrairement au mien tombé en panne en Caroline du Nord. Et le GPS n'existe pas encore.

Les îles Bahamas défilent lentement, il fait beau, et à South Caicos notre première étape, nous attendent d'excellentissimes sandwichs de conque. Comme il se fait tard et que ces avions-écoles sont lents, nous décidons de couper directement sur la mer vers San Juan de Porto Rico au lieu de longer la côte dominicaine.

À mi-chemin, le vent forcit, notre vitesse sol tombe à 70 kts.

— Socio ?

— Oui Klaus ?

— Mon moteur a des ratés…

— Tu veux dévier vers Saint Domingue ?

— Attends un peu, je crois que c'est de l'eau dans le carburateur.

— OK, je ne te lâche pas des yeux, et si quelque chose arrive, je te largue mon canot et je tournerai en rond au-dessus de toi en espérant qu'un Boeing m'entende.

— OK.

La pluie nous enveloppe, il fait de plus en plus sombre.

— Klaus, ça va ?

— Oui, c'est intermittent, sûrement de l'eau embarquée à South Caicos, un fond de citerne sans doute.

— Bon, merde, moi aussi, mon moteur cafouille !

La nuit est descendue, la pluie continue… Nous dévions vers Mayaguez, la ville portoricaine la plus proche. Pas de contact radio, mais des lumières au loin. Espoir. La ville enfin et un grand trou noir là où doit se situer l'aéroport qui ne répond toujours pas. Soudain une voix de

gringo,

— Mayaguez, November bla-bla-bla ready for take-off.

Le dernier avion de la journée va décoller, et une merveilleuse double ligne lumineuse s'étire devant nous, c'est beau… J'embraye, ou plutôt je braille,

— Mayaguez, Mayaguez, de Charlie Papa 1518 et Charlie Papa 1519.

— Adelante Charlie Papa 1518 et 1519, c'est bien ça ?

— Correct, demandons atterrissage immédiat.

— Autorisé Charlie Papa 1518, Charlie Papa 1519 vous serez numéro deux.

Va te faire voir ! nous nous posons en patrouille. Évidemment, nous devons expliquer notre présence aux douaniers pointilleux car ils étaient déjà partis chez eux, mais que les matelas de l'hôtel nous paraissent moelleux !

Le délai de quatre jours sera maintenu malgré tout.

En plein cœur de l'Amazonie, je me pose à Jacareacanga sur le rio Tapajós, après 9 h 45 de vol depuis Santa Cruz. J'ai traversé tout l'État brésilien du Matto Grosso[28], si déforesté que c'en est écœurant et qu'on devrait le rebaptiser Soja Grossa, puis de nouveau la forêt de l'état du Pará. Il a fait beau, le Cessna 205 rouge du club de parachutistes s'est bien comporté, je suis content. Mais où est le team d'Anglais que je dois rencontrer ?

Le garçon de l'hôtel me fait signe, on m'appelle par radio. L'équipe entière est coincée sur une piste de chercheurs d'or, leur pilote brésilien s'est perdu et demande du secours. J'obtiens les coordonnées du campement, mais ils attendront demain.

Les pistes des garimpeiros – les chercheurs d'or – sont les

28 Matto Grosso : grande forêt en portugais

plus courtes et les pires que je connaisse, et celle-ci ne fait pas exception. Un quart montant et trois quarts descendants à cheval sur une colline boisée, ravinés au centre par la pluie, et en face, une autre colline… Les passagers sont quatre avec leurs bagages de cinéastes. Le Brésilien et moi arpentons la piste deux fois et tombons d'accord, il prendra les bagages et décollera après moi. L'idée est de descendre la pente en maintenant la roue de nez de l'avion en l'air au-dessus de la profonde tranchée d'érosion, puis de faire un brusque virage à droite pour éviter la colline d'en face, tout en restant au ras des arbres car le plafond a tendance à traîner.

Ça marche et nous voilà en train de siroter un verre à l'hôtel. L'équipe est jeune et joyeuse, mais je raconterai la raison de leur venue plus tard.

Le lendemain, je fais une visite prévol plus approfondie et ouvre le capot moteur. Bien m'en prend, ça sent l'essence et je détecte une fuite à l'araignée, le distributeur vers les injecteurs. Impossible de voler comme ça, et maintenant ? Alors que je me creuse les méninges, se pose un Centurion dont le pilote est mécanicien de surcroît. Le fantôme de Jolitorax me souffle *I say, quel morceau de chance, isn't it ?* Nous démontons l'araignée et j'embarque avec lui pour une heure de vol vers Itaituba où il y a des ateliers. Les joints sont bouffés et se défont sous les doigts. Pourquoi ? Me reviennent alors en mémoire des histoires de différences de qualité de combustible auxquelles je ne croyais guère : le bolivien a tendance à durcir les joints que le brésilien, mieux raffiné, ramollit ensuite, ou plutôt émiette dans ce cas.

Alors que je viens de survoler la sylve amazonienne pendant des heures, le moteur aurait pu prendre feu à n'importe quel moment.

Ce carburant, il faut l'extraire et les pétroliers se battent pour trouver des gisements au pied des Andes. J'ai travaillé une année avec une compagnie américaine, ce qui m'a permis de piloter des bimoteurs bien équipés et de m'entraîner au vol aux instruments, avec ou sans balises au sol. Un éloignement initial précis sur un radial de VOR permet de se poser en brousse à cent kilomètres avec des plafonds sous les minima, à condition de bien connaître l'avion et le point d'arrivée. Et comme j'allais sur les mêmes sites tous les jours…

Les gringos sont contents, la tour de contrôle permissive, les vols nombreux, plus de cent heures par mois, mais quelle routine ! à tel point qu'un jour je débarque au puits de forage où j'ai l'habitude de prendre mon petit-déjeuner alors que mon plan de vol[29] est autre. Je ne tiens pas plus d'un an malgré la promesse d'aller chercher un Twin Otter au Canada.

Extérieurs dégagés

Une idée intéressante avant de démarrer, ne serait-ce que pour s'assurer que le condom du tube Pitot est bien retiré ou qu'un villageois ne se trouve pas près de l'hélice…

On y pense moins en l'air.

La douane n'a pas été méchante, l'air est calme et clair, nous survolons enfin le territoire bolivien, home sweet home… Chacun dans un Cessna 206, Hugo et moi rangeons nos petites affaires, dans trois heures nous arriverons à Santa Cruz et nos habitacles sont quelque peu en désordre. Je pilote l'avion sur lequel les mécanos gringos

29 Rempli par le *dispatcheur* mais que je signais quand même.

ont parié devant la quantité de matériel à tasser dans la cabine, et je n'ai aucune visibilité à droite, là où vole mon collègue à une cinquantaine de mètres et légèrement au-dessus.

Soudain une forte et brève turbulence chahute mon appareil malgré un ciel toujours aussi dégagé. Une CAT[30] ici ? J'appelle le copain,

— Tu as senti la turbulence toi aussi ?

Pas de réponse. Puis mes écouteurs tonnent,

— Putain de merde, nom de dieu ! t'as failli me rentrer dedans !

On se calme, moi je n'ai rien vu ni entendu et c'est lui qui est censé surveiller notre écart. Mais il a comme moi le nez dans ses papiers, et lorsqu'une ombre lui fait lever la tête, le bout de mon aile est sous la sienne, à un mètre de sa fenêtre. Par réflexe, il tire à mort sur le volant, ce qui fait tomber sa mallette et coince momentanément ledit volant. La lutte pour le dégager explique le délai de réponse, sans compter une bonne frayeur rétrospective, mais la turbulence que lui n'a pas ressentie ? Je cogite. Ça y est ! Nos deux trajectoires n'étant pas vraiment parallèles, les appareils se sont rapprochés petit à petit. Hugo a évité la collision au dernier moment et c'est le souffle de son hélice qui m'a secoué lorsque je passais au ras de sa panse sans même le voir. Pas de CAT donc, mais de la TEC, Turbulence Engendrée par Connerie, tout aussi dangereuse sinon davantage.

J'ai failli mourir sans m'en rendre compte.

La TEC justement, quelques années auparavant à Magdalena, le village de mes débuts.

L'agile Cessna 180 s'aligne sur la piste en terre pour un

30 Clear Air Turbulence, turbulence imprévisible en air clair.

vol d'essai, un plaisir rien que pour moi avec ce parfait avion de brousse. Dernier essai moteur, l'opérateur radio me donne l'autorisation de décoller. C'est alors que se manifeste un carnicero C 47 qui demande à se poser.

— Autorisé, dit le radio qui ne le voit pas depuis sa cahute, vous avez un Cessna au décollage.

Le gars repartira à l'aube avec cinq tonnes de viande, moi je suis prêt et je pousse la manette des gaz pour libérer la piste.

Les longues pattes du train se resserrent, je quitte le sol et commence à grimper quand un énorme truc me passe au ras de la tête : le Curtiss se pose par-dessus moi ! Ce con a appelé en courte finale au lieu de s'annoncer bien avant comme l'a certainement pensé le radio. La bête est sale comme on dit dans notre jargon, c'est-à-dire train et volets sortis, ce qui engendre une sacrée turbulence. Je dégage aussitôt vers la gauche (je suis gaucher…) et me fais prendre par son vortex de bout d'aile qui m'incline presque à 90° et m'enfonce vers les arbres proches, me nivelle à quelques mètres au-dessus des cimes et me remonte illico à 90° dans l'autre sens pour enfin m'éjecter.

C'est fou ce que les secondes peuvent s'allonger pendant que j'essaie de contrer sans succès les cabrioles de l'appareil. Hors du vortex, ma respiration est nettement accélérée et j'en oublie de pester par radio contre l'idiot pressé d'aller boire sa bière et qui n'a rien vu. Je préfère voler quelques minutes en admirant le soleil couchant, la nature est belle tant qu'on peut en profiter.

…À condition qu'elle ne soit pas trop enfumée, ce qui arrive à chaque saison sèche lorsque les éleveurs de bétail brûlent la pampa pour que renaisse une herbe tendre. S'y ajoutent de plus en plus les brûlis des déboisements

provoqués par les colons ou pire, par l'agro-industrie. La visibilité tombe alors à quelques centaines de mètres.

Soit on vole en radada pour arriver à une estancia perdue, soit on dispose d'un GPS et on grimpe aux instruments pour percer la couche à 4 000 ou parfois 5 000 m. Et là les divagations reprennent dans l'air pur retrouvé. Je viens de vous avouer que je suis gaucher, alors je laisse ma main s'exprimer dans l'azur du ciel :

J'étais encore potelée lorsque vous m'avez muselée, innocence déjà bridée. Je n'ai pas protesté alors, et pour cause, je vous faisais confiance. En m'entravant – littéralement – vous m'avez donné l'occasion de me rebeller et de me réapproprier ce que vous m'aviez pris.

À 12 000 pieds sur l'épaisse couche de fumée, c'est moi qui agrippe le manche de l'avion, moi qui l'incline doucement de la pointe des doigts. Si je guide aujourd'hui une machine, je sais que cet évènement lointain du temps de mon enfance a aussi guidé la vie de celui qui me tient au bout de son bras gauche. En voulant gommer une différence, vous n'avez fait qu'ouvrir un chemin qui a attisé sa curiosité vers d'autres dissonances, d'où qu'elles viennent et quelles qu'elles soient. La contrariété originelle est devenue paix et respiration, vent et liberté. Quel merveilleux cadeau ! alors, finalement…, merci !

Épandage

Une belle cochonnerie ! Voilà, c'est dit. Répandre sur la terre les pesticides interdits en Europe et aussitôt vendus dans les pays du Sud n'a rien de glorieux. Et pourtant j'ai à mon actif deux saisons au-dessus des champs de coton, de canne à sucre ou de soja. On vous paye par hectare, le propriétaire des appareils rechigne à faire une maintenance correcte, alors on pique des pièces sur les avions

accidentés.

Je me lève à quatre heures du matin et essaie d'ingurgiter un steak avec mon café, seule nourriture de la journée avant mon retour à la nuit. Mon casque, mon masque, et en route pour la base où je rejoins le mécano.

Le Cessna 188 qui m'attend est un tracteur fait pour ça et pas autre chose. Précis, il répond bien aux commandes, une excellente qualité là où les plantations côtoient la forêt récemment défrichée. Je décolle avec mon aide coincé dans ce monoplace et me pose sur un chemin entre les champs. Aujourd'hui du DDT, demain du malathion peut-être. Le personnel de l'hacienda charge la trémie en liquide puant que je ne touche jamais. Eux font des blagues pour mesurer leur virilité, de même que le banderillero chargé de m'indiquer l'alignement avec un drapeau blanc. Il s'écarte au dernier moment et en fait parfois un jeu. Qui cédera le premier ? lui ou moi qui dois tirer sur le manche pour l'éviter ? Montent alors des envies de meurtre et le gars doit s'aplatir pour passer sous les roues qui effleurent le feuillage. Arrive le moment où le drapeau ne se lève plus, le gars est intoxiqué, plus qu'à aller avertir les autres. Connard !

Le nuage pulvérisé flotte et je repasse sans cesse dedans. S'il y a trop de vent, il va chez le voisin. L'avion devient poisseux, mon aide nettoie le pare-brise à chaque arrêt. Parfois une branche s'accroche à la rampe de pulvérisation. Tout cela à 180 km/h.

Le soir je file directement sous la douche. Un jus jaune et nauséabond s'écoule de mes habits qui seront bons à jeter dans quelques semaines. Manger enfin, au lit, et rebelote le lendemain…

Le soir tombe mais mon collègue et moi voulons terminer une parcelle. Il fait nuit lorsque nous redécollons vers notre base, lui sans phare d'atterrissage mais avec un tableau de bord illuminé, moi c'est l'inverse, je me poserai donc le premier. Mon aide s'assied sur le bord de la portière qui reste ouverte et c'est parti. Les lumières des quelques villages aux alentours me guident par triangulation et je repère la zone noire de la base, car la piste en terre n'est évidemment pas éclairée. Je m'aligne au pif et descends lentement vers la canne à sucre que je sais plantée là. La voici, accrochée par mon phare, en espérant que je sois dans l'axe. De l'herbe ! je touche le sol, file vers l'aire de stationnement et éclaire la piste en travers pour donner un repère au pesant Trush Commander à moteur radial du copain. Longue journée.

Santa Cruz, 1978 – Mon Trush Commander au départ de la base. Sympa le moteur radial de 600 cv.

Quelques années passent, je rencontre le propriétaire de cette base. Intoxiqué deux fois, il écoute le verdict du médecin : risquer de mourir en continuant ou abandonner l'agriculture chimique. Son choix est vite fait,

— Mes voisins se moquent de moi et des mauvaises herbes dans mes champs, mais chaque matin j'entends de nouveau le chant des oiseaux. Et, cerise sur le gâteau, toute ma production est vendue sur pied aux Allemands

et aux Japonais, je suis donc heureux et riche !

Le problème des pesticides est que tout y passe : les insectes, les oiseaux qui les mangent, les rongeurs et les serpents, les nandous perdus dans les cultures, les gens qui vivent aux alentours et tombent malades, ou les travailleurs rentrés trop vite dans les champs de coton, et qui repartent par charrettes entières, couchés dans leur vomi, en route pour se faire injecter de l'atropine.

Un germe commence à faire son chemin en moi.

Une note retrouvée confirme mes souvenirs :

L'épandage, c'est dégueulasse. Mon pare-brise dégouline de centaines de corps éclatés de moustiques, parfois de termites ou de fourmis qui copulaient frénétiquement pendant le bref instant de leur vie aérienne. Imperturbable, mon aide nettoie le plexiglas souillé à chaque atterrissage pendant que je reste assis toujours sanglé, casqué et masqué. Des employés remplissent la trémie de pesticide malodorant sans prendre trop de précautions. Ce soir, deux ou trois seront intoxiqués. Ça pue, je crève de chaud sous ma combinaison, mais déjà on me fait signe, c'est reparti pour un tour. L'avion est lourd et pataud, la piste souvent étroite ou courte, je sue à chaque décollage. Aujourd'hui, c'est du coton.

Écologie

Le germe né pendant l'épandage s'est développé en fibre écolo. Comment ne pas le devenir lorsque la forêt que je survolais se change en prés à vaches, en champs de soja ou en désert ménonnite[31] ? quand, avantage d'une

31 Secte religieuse agricole très conservatrice, les Ménonnites ont l'habitude de tout raser avant de semer.

vue imprenable depuis mon avionnette, je la vois de mes yeux fauchée comme du blé par une chaîne de 50 m entre deux caterpillars ? Cette fois-là j'en ai pleuré.

Au fil des ans j'ai délaissé les vols de taxi pour me tourner vers ceux qui alimentaient cette fibre que je sentais croître : vols pour les parcs nationaux, expéditions scientifiques, photographie ou films.

Noël et je suis loin des miens, en train de diriger pour trois mois Flor de Oro, la station principale d'un parc national de deux millions d'hectares de forêt dense. L'avion est prêt, les gardes montent à bord avec des machettes et des pelles. Mission : aller nettoyer une piste abandonnée sur le plateau de Huanchaca. Les ocres de ses parois verticales contrastent avec l'émeraude de la canopée amazonienne où s'engloutissent de magnifiques cascades. Ma préférée est Arco Iris sur laquelle flotte un arc-en-ciel permanent.

Huanchaca, 1993 – Chute Arco Iris tombant de 80 m du haut du plateau. (Photo Willy Kenning).

Mais voici la piste, bien embroussaillée avec des arbustes de deux à trois mètres. Je repère une zone plus clairsemée d'environ 150 m, suffisante pour l'appontage du C 206 qui s'y aplatit comme un crapaud, sans trop abîmer les bords d'attaque des ailes avec les scions les plus hauts, mais surtout sans heurter de termitières. En cas d'incident à l'atterrissage, nous n'aurions eu qu'un seul choix : appeler un autre avion, donc préparer la piste d'abord.

Pendant que nous travaillons sous le soleil, je pense au drame qui a eu lieu sur ce même plateau, là où un naturaliste[32], son guide et un pilote que je connaissais bien, ont été fauchés d'une rafale de mitraillette par des narcotrafiquants qui ont ensuite détruit l'avion. Jamais je ne comprendrais pourquoi ils se sont posés sur cette longue piste bien entretenue au milieu d'une zone inhabitée, à cette époque un signe certain d'une activité suspecte. Ces meurtres ont conduit à la découverte d'une méga fabrique de cocaïne impliquant pêle-mêle la CIA, des gouvernements et l'affaire Iran Contra, dans ce qui fut appelé *le cas Huanchaca*, et qui n'a jamais été résolu. Les journalistes ou politiques qui s'y sont essayés ont été assassinés eux aussi.

Par la suite, j'y ai conduit plusieurs équipes de scientifiques. Les ruines du laboratoire, invisibles sous les arbres, étaient vraiment gigantesques. Quant à la carcasse du Cessna, elle apparaît toujours sur les images satellites trente-sept ans plus tard.[33]

Les gardes savent manier la machette et 400 m de piste sont nettoyés, ils sont fatigués et rigolent de mes ampoules, mais je leur suis très reconnaissant de nous éviter d'être coincés sans défense loin de notre base.

---

32 Noël Kempff Mercado, Bolivien de Santa Cruz bien connu. Son assassinat a ému la population et le parc a été rebaptisé de son nom.

33 13°53'45.32''S, 60°48'43.48''W pour les petits curieux.

Huanchaca, 1992 – Nettoyage de piste sur le plateau.

Au menu ce soir : un plongeon rafraîchissant dans la rivière, suivi d'une bonne bière avec l'inévitable mais savoureux plat de haricots.
Demain j'y retourne avec des ornithologues amateurs états-uniens qui adorent les oiseaux, parfois moins les gens…

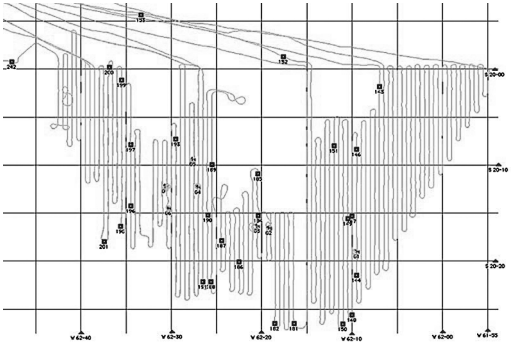
Celle que je nomme affectueusement ma petite sœur est un peu pâle à mes côtés mais essaie de faire bonne figure à chaque virage escarpé, et ils sont nombreux. À 100 m au-dessus de la forêt sèche du Chaco, la chaleur est forte et je transpire à grosses gouttes, concentré au max pour maintenir un tracé GPS précis avec un instrument qui n'en est qu'à ses débuts et ne l'est pas trop.

De temps en temps, l'un des deux observateurs à l'arrière vomit dans un sac plastique sans se plaindre et scrute de nouveau le paysage qui défile,

— J'en vois un !

Chaco bolivien, 1991– Première image des guanacos du Chaco retrouvés.

Il note, vomit encore et reprend ses jumelles en jetant un regard furtif à sa montre, encore une heure…

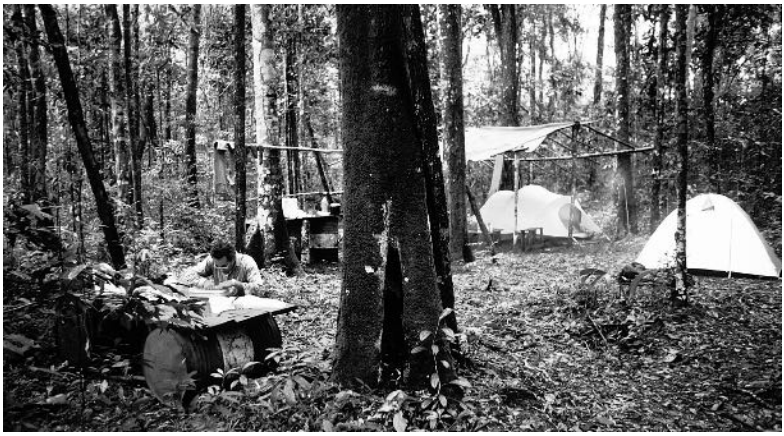


Chaco, 2004 – Résultats d'une douzaine d'heures d'un recensement de guanacos, soit 2400 km. Les lignes grises correspondent aux vols depuis notre base de Charagua hors limite en haut à gauche.

Nous recensons des guanacos, une sous-espèce particulière à cette région, qu'il est important d'étudier car ils sont très peu nombreux et menacés par les chasseurs dits sportifs. Ces vols en suivant des lignes virtuelles espacées de 150 m sont longs et fastidieux, mais l'enthousiasme remonte à chaque observation de ces graciles camélidés.

Les recherches d'animaux portant un collier sont plus divertissantes. L'élusif jaguar, le tapir siffleur ou l'élégant loup à crinière sont normalement suivis au sol, mais il

n'est pas rare qu'ils disparaissent. Il faut alors scotcher une antenne sur un hauban de l'avion et *aller à la pêche* au signal en décrivant des cercles. Plus on se rapproche, plus le bip-bip sonore s'intensifie dans nos casques : la bête est là, dessous, et le zoologiste est content.



Huanchaca, Las Gamas, 1994 – Un campement de narcotrafiquants abandonné et devenu une excellente base pour les biologistes.

La passion de la découverte est un trait commun aux scientifiques, aux étudiants de terrain, aux cinéastes ou aux photographes que j'ai accompagnés. Je l'ai aussi rencontrée chez le curé Kazimir, et pas vraiment envers ses ouailles.

Perdu dans le désert glacé du sud de l'Altiplano bolivien, ce Polonais loin des siens a une passion pour les armes à feu. Devant nos yeux éberlués, il aligne kalachnikovs, fusils et revolvers de toutes sortes et tous calibres, qu'il nous montre fièrement à grand renfort d'alléluias et de baisers sur les canons luisants.

— Et vous chassez avec ? osé-je, impressionné.

— Ah oui, je chasse l'Argentin et parfois le Chilien quand ils passent la frontière pour voler les œufs de flamants

roses. Rien de tel qu'une bonne rafale au ras de leurs têtes et ils courent comme des lapins ! Des fois j'ai comme des envies…

Willy et moi échangeons un regard interloqué mais quelque peu soulagé, ce gars n'a tué personne. Gavé de solitude, il ne tue que le temps et est l'un des personnages les plus folklos que j'ai rencontrés, un défenseur radical des créatures divines, avec une bonne descente pour la vodka, histoire de parfaire le tableau.

Mais nous avons un tout autre problème car auparavant, après avoir attendu en vain la jeep dudit curé sur la grande piste du village, nous décidons de nous poser sur la petite, près des maisons. Le véhicule est en panne, ceci explique cela. Et maintenant ? Notre fût de deux cents litres d'essence est bien là mais je ne peux le charger dans les ailes, trop de poids. Pire, à 4300 m et avec la température de ce début d'après-midi, j'annonce à Willy que je dois redécoller seul et à vide de cette piste vraiment trop courte, même pour le Maule.

— Qu'à cela ne tienne, j'ai une solution ! nous dit le pétillant ensoutané. Toi, là, va me chercher Gregorio !

La piste longue se trouve à dix kilomètres et la jeep désossée est le seul motorisé. Je suis intrigué.

Arrive Gregorio, cinquante kilos tout en fibres, avec une …brouette ! Sans broncher, il cale le fût et rajoute notre matériel que j'avais déjà descendu de la cabine.

— Gregorio, dis-je incrédule, ça va aller deux cents kilos dans une brouette pendant deux ou trois heures ?

— Si señor.

Et le voilà parti d'un bon pas. Décidément, il s'en passe des choses dans ce village ! Willy, se rendant compte qu'il doit l'accompagner, se retourne vers moi et la canaille me fait le coup du chat potté au regard implorant.

Ça va, j'ai compris. Un coup d'œil à la piste et ma stratégie se dessine,

— OK la feignasse, tes bourrelets sont sauvés. On va se bouffer la piste, je vais sauter par-dessus les rochers du fond avec les volets et partir en glissade vers le ruisseau en contrebas. Nous le suivrons en effet de sol le temps qu'il faudra, ça te va ?

— Pas tout de suite intervient Kazimir, vous avez deux bonnes heures devant vous, alors venez, il y a encore de la vodka.

Là je dis non, juste un verre pour Willy. Je sais que cet homme esseulé a une furieuse envie de conversation, mais je m'interdis l'alcool, surtout dans ces conditions.

Le Maule réagit conformément au plan, et nous nous octroyons une petite sieste en attendant notre livreur sur la grande piste, le sommet pelé d'une colline si lisse qu'on pourrait l'utiliser dans n'importe quel sens.

Deux heures plus tard, Gregorio apparaît, suant mais souriant, et offre d'emblée son aide pour charger le combustible. Quand je lui donne le fût métallique en plus d'un très bon pourboire, il rayonne, c'est qu'on en fabrique des choses utiles avec ce métal ! Et le voilà reparti au trot dans le tintamarre du bidon vide. Le quinoa que notre ami mange tous les jours est certainement un super aliment.

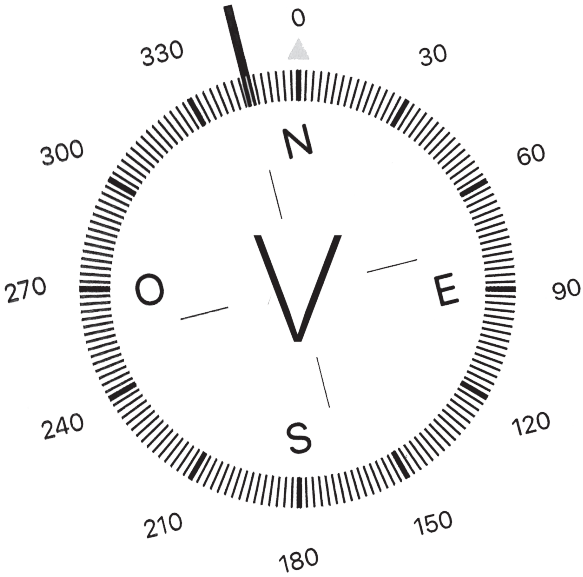
Gregorio ignore son exploit, il est une de ces innombrables petites mains, horde invisible et véritable trame de ce pays que j'aime.

Ceux qui pénètrent dans la forêt amazonienne sont souvent fort déçus. Circulez, il n'y a rien à voir, la vie y grouille mais se cache dans ce foisonnement oppressant. Frustrant. Les odeurs parfois, les sons souvent, dévoilent en partie l'invisible. Et puis il y a le ressenti. Ma

peau, tout mon être y participent, et je déambule en une symbiose inexplicable, mais bien présente, avec ce bouillonnement vital qui m'enveloppe.

J'ai eu la même sensation en survolant la Patagonie, où chaque jour j'étais sevré de paysages sublimes. Pourtant mon ressenti était autre. Après tout, le vent ne se voit pas mais il secoue mon avion et ne s'en prive pas, le bougre ! Là encore je n'ai pas d'explication, et je volais accompagné de la horde subtile des âmes indigènes disparues, chevauchant le vent et me fouettant l'esprit.

La horde, un mot saveur nomade, au goût sauvage. On s'en méfie, on voudrait la fuir, mais elle est invisible et court entre nous, pauvres rochers ancrés sur terre. Elle est l'eau de la rivière, l'onde entre les planètes, les petites mains auxquelles personne ne prête attention et sans lesquelles rien ne se ferait. La horde invisible, trame de notre monde imbu de lui-même…



Vent
Voile
Vrais kifs
Vert
Viva Bolivia !

Vent

Seul à parcourir toute la planète, insaisissable, caressant ou destructeur, inspirateur de rêves et meneur de cerfs-volants dans mon enfance, rageur en Patagonie, puissant dans les ondes andines, vicieux contre les falaises marines, précieux auxiliaire m'extirpant de la fange des pistes, maternel en berçant mon hamac, le vent est pour moi symbole de liberté.

Huanchaca, 1998 – Le Maule a bien besoin du vent pour sortir de cette piste.

Pendant mes vols en Argentine, j'ai lu plusieurs livres sur trois thèmes : L'Aéropostale, Darwin et les Amérindiens. Qui se souvient des hommes *de Jean Raspail est l'un de ceux qui m'ont touché. Il y relate la triste destinée des Yaghans ou Alakaluf qui vivaient à l'extrême sud. Leur redonner une voix m'y ramène en pensée :*

«À l'ombre du vent, quelques maigres tisons chauffaient nos corps

nus luisants de graisse. Par la planète elle-même délaissés, eau glacée et vents hurleurs des ultimes canaux patagons étaient notre monde connu. Et puis vous êtes venus, doutant de notre humanité, empêtrés dans vos contradictions. Nos contrées vous donnaient le vertige, confrontés à l'inimaginable : des hommes en ces lieux ?

Nos vents n'ont pas ébranlé vos cuirasses mais ont affolé vos esprits et déchiré vos âmes. Honte à vous, honte qui secrète l'oubli. Vous avez réussi. Notre culture s'est dissoute dans les entrelacs des canaux glacés, nos âmes ont été dispersées par le vent. »

Écouter le vent, écrire ses soupirs, suivre du regard les arabesques qu'il écrit lui aussi dans le ciel avec sa plume préférée, le cirrus. Les doigts du vent peignent sa chevelure soyeuse, s'y emmêlent parfois, étirent des mots toujours changeant sur la page du ciel. Le vent écrit et efface un poème sans fin dont l'éphémère en est la beauté.

Enfant, j'adorais grimper au plus haut des arbres, là où les branches fléchissaient sous mon poids et me balançaient doucement. Immergé dans la fraîcheur du vent, je fermais les yeux et partais sous ses ailes avec l'envie de monter plus haut, toujours plus haut, là où croisent les oies sauvages qui franchissent les continents…

— À la soupe ! s'égosillait ma grand-mère, à la soupe ! mais où est-il encore fourré ce gamin ?

Ses appels m'initièrent à mes premiers atterrissages…

Lever le nez, pour quoi faire ? me dirait le citadin. J'ai eu la chance de naître à la campagne, à l'époque où les cieux n'étaient pas encore zébrés de traînées blanches, alors vous comprendrez que vents et nuages étaient mes compagnons, au même titre que les arbres, les fleurs, les grosses et les petites bêtes. L'idée de lien qui m'est si chère était devant mes yeux, je n'ai pas eu à faire de gros efforts pour m'en imprégner, il est évident que la nature est un tout.

Mais je reviens à mes moutons, les troupeaux bien disciplinés d'alto-cumulus qui procurent une luminosité agréable. Je les aimais bien mais, trop sages pour moi, je leur préférais les graciles chevelures

des cirrus, et davantage encore les bouillonnements des cumulus d'été avant l'orage. Allongé sur le dos, je restais pantois devant la puissance des flots de vapeur, construisant et détruisant sans cesse des tours, des renflements, des verrues et des tumeurs, des bulles à l'éclatante blancheur. Par contraste, la base des nuages se teignait de ce magnifique gris bleu des ciels marins, puis une barbe fine s'étirait vers la terre et les premières gouttes d'eau s'écrasaient sur les chaumes desséchés.

Quand un front orageux montait de l'horizon, comment ne pas le comparer aux voilures de l'invincible armada ? Annoncés par les sifflements aigus du vent, l'orage et ses canons m'ont toujours fasciné, et je me collais à la fenêtre quand mes sœurs apeurées se glissaient sous le lit (image totalement exagérée, ma plume a glissé).

Il m'a littéralement bourré la gueule en haut des falaises de la sinistre île des États au fin fond de l'Argentine, m'a ballotté dans ses remous en s'écoulant entre les pics enneigés patagons, m'a fait voler en crabe pour compenser la dérive, m'a soulevé gentiment du sol pour décoller à temps d'une piste courte, m'a hissé au flanc de montagnes qui seraient restées infranchissables sans son aide, et m'a souvent rappelé qu'il était le maître.

Vent de travers, d'arrière ou de front, il sait étirer le temps et m'amène ainsi un peu en avance à Maiquetia, l'aéroport de Caracas gagné sur la mer,

— Maiquetia, Cessna 206 Charlie Papa 1604 en provenance de Curaçao, à cinq minutes pour atterrissage.

— Charlie Papa rappelez en finale.

Puis trois minutes plus tard,

— Charlie Papa 1604, vitesse d'approche 140 kts.

— Euh, ma vitesse de croisière ne dépasse pas les 120 kts.

— Charlie Papa 1604, exécutez un 360° à gauche[34].

— 360° à gauche. Le motif por favor ?

— Vous avez un Concorde aux fesses…

Ah bon ! En sortant de mon ample virage, le bel oiseau est devant moi à ma hauteur, fin et élégant, train sorti, nez incliné et cabré comme s'il refusait de toucher terre, lui, le roi des avions. Je suis en finale lorsqu'il s'aplatit sur la piste. Merci le vent.

Dans le chapitre intitulé Air, j'ai relaté un atterrissage par 65 kts avec un Cessna Centurion.

Cette fois-ci le vent du sud glisse à une cinquantaine de nœuds sur la piste du Trompillo avant de s'acharner sur la ville, provoquant ainsi de superbes turbulences pendant l'approche. Un Cessna 206 se pose correctement mais pleins volets. Erreur…, une main invisible le cueille et le dépose à côté de l'asphalte. Un Twin Otter fait la même bévue et termine sa course couché sur le bout de son aile gauche, une patte en l'air.

Un Piper Aztec opte pour une approche basse. Un cri par la radio, celui du pilote lorsqu'une rafale incline son avion sur la tranche pour le remettre d'aplomb la seconde suivante.

Maintenant c'est mon tour sur le Piper Chieftain et je profite de l'expérience des copains. Approche très haute puis descente en vitesse de croisière moteurs coupés. Ça dégueule bien mais j'ai briefé mes passagers et nous rentrons nous abriter au hangar.

Le pilotage de brousse pour les nuls : savoir adapter les procédures aux circonstances, l'inverse ne marche pas.

---

34 Soit un tour complet.

Voile

Du vent dans les voiles…, jolie expression devenue très écolo. Il ne s'agit pas ici de la caravelle des explorateurs et des marchands, mais des voilures des parachutistes qui avaient l'outrecuidance de sauter en marche depuis mon avion. Ah mais ! on verra bien qui arrivera le premier au sol ! et j'inclinais aussitôt l'Hélio en une spirale glissée, tantôt à droite, tantôt à gauche pour refroidir les cylindres uniformément, aiguille du badin dans le rouge, quelques g dans la tronche. Les parachutistes avaient l'avantage d'une longue chute libre mais j'arrivais parfois à gagner, sauf avec l'instructeur qui ouvrait son *pépin* vraiment très bas. Un jeu que j'aimais bien.

L'aviation bolivienne des années 80 est encore très permissive. Personne ne s'émeut lorsque les copains sautent en pleine ville au-dessus d'une couche de nuages uniforme. Sans visibilité du terrain et à quelques secondes près, à moi de les larguer où il faut, c'est-à-dire en bout de piste près des hangars et d'un boulevard, en utilisant mon GPS Garmin, l'un des premiers modèles.

Tous les sauts se font à 3 000 m pour profiter d'une minute de chute libre. Notre club possède les premières voilures tandem qui permettent à un néophyte de sauter avec un chevronné dans le dos. Sauf qu'elles ne sont pas encore totalement au point.

Le moniteur me propose d'en goûter les émotions, une expérience unique selon lui.

— Pourquoi pas ? réponds-je avant de réfléchir.

Santa Cruz, 1987 — Mon premier saut en tandem depuis l'Helio.

Et hop, saut dans le vide une heure plus tard. La chute libre est mal nommée car l'accélération est courte, puis la vitesse se stabilise à environ 200 km/h, la sensation de tomber disparaît. Je ne vois ni ne sens le copain accroché à mon dos, qui se démène pour nous empêcher de tourner comme une girouette dès que je bouge ne serait-ce que le bout des doigts. Et là commence le sublime : je vole enfin sans l'aide d'une machine, c'est merveilleux !

Le sol monte vers nous, le copain ouvre le parachute et la décélération rude de plusieurs g donne l'illusion de remonter, le poser se termine en position peu glorieuse, à quatre pattes avec l'autre sur moi. Je suis convaincu.

— Le lifting des bajoues devrait intéresser les belles-mères, dis-je comme un gros con, à croire que mes neurones ont été desséchés par le courant d'air.

Deuxième, puis troisième saut. L'instructeur s'agite,

— Je n'aime pas comment la voilure se replie dans les

virages, t'en penses quoi ?

Le ton soucieux dans sa voix et la question me surprennent, c'est lui qui sait, pas moi,

— Ben pour moi il est ouvert et ça me va bien…

Le sol monte, il hésite, puis se décide et largue le parachute. Je n'avais pas été prévenu. Imaginez qu'on vous prenne par la peau du cou comme un matou malpropre et qu'on vous lâche alors que vous regardez le sol 600 m plus bas entre vos orteils. En position verticale, j'accélère d'un coup et file vers…, vers quoi ? C'est quand même pas à moi que ça va arriver, c'est pas possible !

Largué à faible vitesse, environ 15 km/h, le parachute principal extrait celui de secours qui se déplie et s'ouvre mollement en prenant tout son temps, au contraire de mes neurones qui s'emballent cette fois-ci. Ça y est nous sommes de nouveau suspendus, je n'ose lever la tête pour voir si la corolle blanche est bien ouverte.

Au bout de trois incidents de ce genre, l'équipement est renvoyé à la fabrique, et il n'y aura plus d'ennuis après les modifications apportées.

Ne voulant pas rester avec un goût amer pour ce sport, je saute une quatrième et dernière fois, toujours en tandem évidemment. Une équipe italienne monte dans l'avion, tous des chevronnés amis de l'instructeur. Le soleil est couché, l'horizon rougeoie, le sol s'efface, ne laissant que le ciel et nous. Tous se rejoignent et nous formons une étoile, un météore humain qui exulte.

Opération réussie, l'image restera à jamais gravée dans ma mémoire.

Les curieux font la queue pour un baptême. J'en vois défiler de tout âge et tout gabarit, depuis ma fille de neuf ans jusqu'à la grand-mère tranquille de quatre-vingt-dix

ans, en passant par mon associé Willy qui saute en beuglant *je suis un irresponsable!,* jusqu'au mec baraqué qui roule des mécaniques mais qui, une fois là-haut, refuse la porte ouverte…

Dunes de Santa Cruz, 1987 — Un passage bas après le largage des parachutistes.

Ambiance joyeuse sauf une fois, lorsque, à son premier saut en solo, le gars se tétanise et percute un mur de briques sans réagir. Rien de cassé, mais le destin en décide autrement, un fragment effilé lui tranche la jugulaire.

Et puis le monde du foot s'adresse à nous et demande des sauts de nuit en début de match. Intéressant mais pas évident. Un stade vu de trois kilomètres, ce n'est pas grand, de plus les toits des gradins provoquent des turbulences qui font faseyer les voilures. La cabine est silencieuse pendant les premiers vols, et puis les parachutistes s'habituent mais je ressens leur tension qui s'ajoute à la mienne. L'un d'eux rate le stade, encadre en beauté une vendeuse de saucisses grillées et l'envoie valdinguer, jupons retroussés dans le caniveau.

Si les Italiens, dont plusieurs sont parachutistes, ont monté le premier club du pays pour leur plaisir, leur but véritable est d'ouvrir un casino à Santa Cruz.

L'un d'eux m'invite au restaurant avec deux de ses amis de passage. Le repas est excellent mais le dessert inattendu : on me demande de choisir et d'acheter un biturbine à hélice qui me plairait, doté d'une bonne autonomie… Ah bon ? et pourquoi faire Messieurs ?

— Voilà le plan, me dit l'un sans sourciller, tu pars d'ici avec un de nos gars, tu te poses au Brésil sur une piste que nous t'indiquerons, tu traverses l'Atlantique vers le Sénégal ou la Mauritanie, et ensuite tu fais un plan de vol officiel pour te poser en Italie. On s'occupe de tout pendant le trajet, mais avant ta destination finale, ton accompagnateur aura sauté de l'avion avec le chargement, comme ça, toi tu arrives clean, aucun risque.

Aïe, j'ai soudain des lourdeurs d'estomac. Voici devant moi des gens de la mafia, des vrais qui ne sortent pas d'Hollywood. Je toussote diplomatiquement, mais en mon for intérieur je m'étrangle. Ce n'est pas la première fois qu'on m'offre de participer au trafic de drogue, les pilotes sont les premiers à être sollicités, et beaucoup de mes connaissances se sont soudainement enrichies. Nous sommes dans l'année de l'assassinat que j'ai relaté plus haut, en plein essor du narcotrafic, pas besoin de demander de quelle sorte de chargement il s'agit. Je répète ce que j'ai dit à d'autres, en leur assurant qu'ils n'auront aucune peine à trouver quelqu'un de plus adéquat que moi. Ils disent respecter mes arguments et me demandent d'oublier cette conversation tout en lançant,

— Mais si vous changez d'avis…

Je ne les ai jamais revus.

Vrais kifs

Je ne fume ni l'herbe à Nicot ni la jolie plante de ma tante Marie-Jeanne, mais, comme ma tante Madeleine, je collectionne les kifs, ces plaisirs proches de la béatitude que la vie nous procure parcimonieusement et qui perdurent comme des douceurs cachées dans un tiroir de la mémoire. Les kifs équilibrent les tripes qui se nouent, et font de mon métier le plus beau du monde.

— J'ai mangé grave, m'a dit un jour un jeune berger aymara de l'Altiplano.

Par le ton de sa voix, j'ai immédiatement su qu'il kiffait et j'en ai eu du plaisir pour lui, le kif serait-il contagieux ?

J'en ai déjà conté quelques-uns : le sauvetage du gamin par un vol de nuit, la plage de Darwin, les atterrissages sur le salar, le décollage en rond sur un lac, le vol en rase-mottes sur le glacier Upsala, l'étoile en parachute… D'autres existent mais ne se laissent pas raconter. Comment décrire mes sensations au-dessus d'une couche d'altocumulus ? Blanc, bleu, moi. Trois mots. Ceux-là, je les appelle les kifs minimalistes, ils n'en sont pas moins intenses.

Quand je suis seul à 12 000 pieds, j'écoute les grands espaces exprimer leur silence. Loin en bas la forêt n'est plus qu'un tapis moelleux de neige verte étouffant les cris des oiseaux et la vie grouillante des tropiques, devant, neige aussi sur les grands sommets andins, au-dessus, neige –glace plutôt– des chevelures de cirrus, tout autour, la brume ouatée de l'horizon. Et moi dans ma bulle, laissant se distiller les mystères et la paix de la nature dans mes veines. Un vrai shoot que celui-là ! L'amour de mon métier n'est pas dans les machines volantes, il est là, dans ces moments privilégiés qu'aucun

terrien ne peut troubler. Joie, calme, quiétude, lumière, puissance, bien d'autres mots encore fusent, se croisent et s'estompent dans mon esprit. Je ne fais rien, je contemple, je médite, attentif à ce silence blanc, ce silence cathédrale, dont l'écho résonne en moi, lisse la houle de mes pensées, harmonise ses ondulations.

Alors mon chant s'élève et se confond avec celui du paysage.

Trelew, Puerto Madryn, des noms qui rappellent l'existence de la colonie galloise venue s'installer au nord de la Patagonie au XIXe siècle, mais nous ne sommes pas là pour un cours de linguistique. Au menu du jour, le survol des baleines du golfe de la péninsule Valdés, et je m'en pourlèche les babines d'avance tandis que Willy s'active en bourrant son sac de pellicules. Boulot pour lui, promenade pour moi, j'aime cette répartition des tâches.

Les voilà ! Madame la baleine franche australe et son petit prennent le soleil au ras de l'air, batifolent et se font des câlins. Une queue ruisselante décrit son arabesque, la mère plonge, pas pour longtemps, pas question d'abandonner son baleineau un seul instant. Elle a l'ouïe fine et se met sur le flanc pour mieux observer ce moustique qui tourne au-dessus d'elle, m'invitant à ajuster l'altitude de façon à ne pas l'effrayer bien qu'elle ne le semble pas. Willy mitraille et poursuit le cliché idéal, une soixantaine de rouleaux de pellicule 6 x 6 s'accumuleront sur les sièges arrière, deux photos seront publiées dans son livre. Ça me va très bien. Nous survolons ces animaux pas ordinaires pendant cinq heures, cinq heures de kif monstrueux, à la mesure de ces êtres d'exception qui, à eux seuls, font plus en faveur de l'écologie que tous les environnementalistes argentins réunis.

Mon camarade est touché lui aussi, et d'un commun accord nous abandonnons l'avion dans la pampa près de

Puerto Pyrámides. Un conducteur nous prend en stop, un bateau de touristes nous emmène voir de près celles que nous venons de survoler, notre façon de leur dire merci. Majesté est le mot qui me vient à l'esprit, mais aussi respect, communion, empathie. Aucun autre animal ne m'a autant touché.

Quelle chance j'ai eue dans la vie ! Tout au long de quarante années, mes yeux ont absorbé des paysages fantastiques, c'est déjà beaucoup que pouvoir apprécier la beauté de notre planète et relativiser ainsi les rumeurs négatives actuelles, mais ça ne s'arrête pas là. J'ai appris à «penser haut», une évidence dans mon métier où il faut intégrer le détail et le global en même temps. Imaginer le monde selon cette perspective est, bien plus que l'aventure, le merveilleux cadeau que m'a fait l'aviation. Ce recul, cette prise de distance, m'a permis d'apprécier la vie, de la dépouiller du superflu, d'essayer d'en distiller la quintessence et ainsi enrichir mes paysages intérieurs.

Vert

Oh, moi j'aurais peur ! m'a-t-on souvent dit lorsque j'évoque mon métier. Peur, panique, frayeur, angoisse, appréhension, que de mots pour exprimer le désarroi du terrien face aux éléments qu'il ne maîtrise pas : l'eau, l'air, le monde souterrain et bientôt l'espace.

Sa couleur est le vert, sa source en est toujours la même : l'inconnu.

Face à l'imprévu ou au menaçant, que faire ? comment se comporter ? y a-t-il danger réel ? Nos réflexes de survie sont toujours bien huilés dans nos cerveaux primitifs.

Je n'y suis pas immune, mais j'ai appris à discerner plusieurs peurs, d'abord celle de l'immédiat, de la surprise, qui peut mener à la panique dangereuse, un disjonctage émotionnel à éviter à tout prix. Les gestes techniques aident certainement à ne pas franchir cette limite.

Beaucoup plus insidieuse est l'angoisse, celle des examens que nous avons tous connue, mais aussi celle des situations *qui pourraient*, terrible conditionnel signe de l'incertain et tord-boyaux pire que l'alcool du même nom.

L'aventure des Tomahawks continue. Après la trouille de l'eau dans l'essence, Klaus et moi volons maintenant entre les Tepuis vénézuéliens, où nos avions ne sont que de ridicules moustiques incongrus dans ces paysages démesurés. Des cumulus et cumulonimbus nous coincent dans une vallée tapissée de forêt tropicale, nous voilà pris au piège entre les parois verticales des falaises, aux sommets noyés dans la noirceur de nuages bouillonnants dont les têtes en chou-fleur dépassent les 20 000 pieds. Nous tournons en rond, cherchant une sortie, d'abord ensemble, puis séparément pour augmenter nos chances qui s'amenuisent au fil des minutes. J'ai mal aux tripes. Là peut-être ? Dans ce qui semble être un col où les nuées peignent la cime des arbres, un trait lumineux s'esquisse en arrière-plan. Klaus, ramène tes fesses ! Nous l'abordons en biais pour dégager si besoin est, mais non, la lueur augmente, la vallée suivante s'étale devant nos yeux ravis.

— Ouf ! fais-je.

— Mmm, réponds mon collègue peu causant.

Le mal de ventre s'évanouit et fait place à un grand soulagement (virtuel). L'angoisse provoquée par un caprice de la météo, le *qui pourrait* n'a pas eu lieu, et ce convoyage

mouvementé se terminera enfin sans problème le lendemain.

Le pilotage de brousse pour les nuls : ne pas oublier que la peur est dans notre tête, jamais dans le monde réel.

Vert du manteau amazonien, une cape plutôt, qui drape le ventre du continent, de plus en plus trouée, mangée par les mites du *progrès* et les balafres des routes par lesquelles se faufilent les fourmis humaines. Son immensité est difficilement appréhendée par nos cerveaux. Cinq millions et demi de km^2, ça vous parle ? à moi non, mais je sais qu'il me faut de neuf à dix heures pour la traverser à bord d'un Cessna 206, avec une escale à Leticia en Colombie ou à Manaus au Brésil. Je doute que les pilotes d'un avion de ligne qui la survolent à 30 000 pieds aient la même sensation que moi, libellule effarouchée qui traîne au ras de la canopée lorsque le temps est bouché.

Les Bretons ont deviné la teinte de l'immensité en désignant d'un seul mot le vert de la mer et le vert de la nature. En naviguant sur cet océan interminable et monotone, je comprends qu'on ait donné cette couleur à la peur, une panne mécanique est toujours possible et plonger dans ses eaux glauques une très mauvaise idée.

Heureusement, le vert amazonien est beaucoup plus joyeux en son intérieur d'une richesse inouïe, j'en parle au début de ce livre. Il est aisé de se laisser emporter par ce délire végétal.

J'imagine mes ancêtres très très très lointains, là-haut dans la canopée. Lumière du soleil, un air sec et sain, pas de moustiques, guère de prédateurs et les fruits à portée de main, la belle vie quoi ! il aurait fallu être cinglé pour descendre dans les miasmes du monde obscur au-dessous d'eux. Pourquoi l'ont-ils fait alors ? Je pense vrai-

ment que ce sont les arbres qui sont partis, pas eux. En se faisant plus rares, plus espacés, ils ont forcé mes arrières-xx-grands-parents à marcher, merci les arbres !

À force de regarder en l'air, j'ai mal au cou, mes yeux se brouillent,

…Me voilà assis sur une branche, le soleil glisse sur ma peau noire, bientôt il va se cacher derrière les collines bleues de l'horizon. Contre ma hanche nue, celle de ma compagne, son petit accroché à son sein. Nous sommes repus de fruits et de graines, l'air est doux, les autres le sentent aussi et le brouhaha journalier a cessé. J'aime le calme du soir, ce moment privilégié qui permet d'appréhender la puissance et la beauté de la nature, mais aussi les liens du groupe, la joie d'exister tout simplement… Le petit accroche ses doigts à mon bras. Moi aussi j'ai été comme lui, je me souviens, et il sera comme moi plus tard. Comment seront mes petits-enfants dans cent mille lunaisons ?

Le vertige me prend. Une troupe de singes-araignées me tire de ma rêverie. Vite, mes jumelles ! Il est là, lui aussi avec sa femelle et son petit. Quelle profondeur dans son regard ! Se pose-t-il les mêmes questions que moi dans mon délire ? Salut l'ancêtre !

Viva Bolivia !

J'adore ce pays qui me renvoie aux années cinquante de mon enfance. La liberté, la débrouille, le rire, la gentillesse, le bonheur quoi ! Ici c'est à l'échelle XXL, pas de normes, pas de contrôles, pas de dénonciations, chacun y trouve sa place, en tenant compte des autres pour la majorité, en faisant du grand n'importe quoi chez ceux avides d'argent ou de pouvoir, ou tout simplement membres de la confrérie de la connerie universelle. Ici la corruption

est démocratique et entendue au sens originel du mot bakchich, un don charitable, autrement dit un service.

Pressé de rentrer chez moi après un vol, je grille un feu et oblige le flic en kaki au milieu du carrefour à exécuter une superbe cambrure de torero pour ne pas être percuté. Sifflet immédiat, je m'arrête, c'est mon jour de bonté et puis j'ai un peu honte.

— Au poste ! crie l'uniformé outragé en prenant place à mon côté.

Je m'excuse pour briser la glace, au poste ça va me coûter cher et je sais que ce gars est très mal payé,

— On peut s'arranger…

— 50 !

Il ne parle pas de prunes. Je dédramatise,

— 10, je n'ai pas plus sur moi.

— Bon, mais tu me remmènes au carrefour sinon je vais me faire engueuler par mes supérieurs.

Ben voilà ! Tout s'arrange dans ce pays.

L'improbable est au coin de la rue, ça maintient alerte, c'est bon pour la santé, même les chiens le savent, qui prennent bien soin de regarder à droite et à gauche avant de traverser une rue.

À mes débuts à Santa Cruz, un pilote me demande de l'accompagner à la frontière argentine. Au retour, il est tard, la ville s'étend près du coude de la Cordillère et le vent du nord forcit beaucoup par effet venturi[35]. La nuit nous surprend, il me laisse le manche. Le lendemain, alors que je le remercie de ce vol nocturne, il répond avec surprise,

35 Augmentation de la vitesse du vent dans un étranglement, ici celui créé par la Cordillère et l'inertie de la masse d'air.

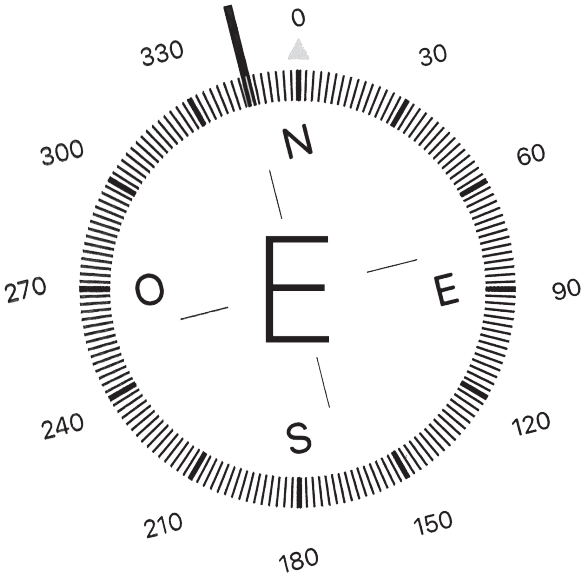
— Ah mais moi je ne sais pas voler la nuit, je croyais que c'était toi l'instructeur.

Je connais la plupart des pays sud-américains. Ils ont beaucoup en commun, mais la Bolivie reste mon pays préféré.

L'Amérique du Sud est un continent jeune. Ça grouille, ça bruisse, ça chante, ça s'éparpille, ça s'épanouit en une diversité extrême, à l'image de son cœur, la forêt amazonienne.

Dans ce premier continent au monde en espèces d'oiseaux, de poissons, de fourmis et certainement d'autres mais je n'en sais pas assez, les humains ne sont pas en reste. Par la diversité des peuples premiers d'abord : la Bolivie possède trente-six idiomes officiels dont trois grandes langues, l'aymara, le quechua et le guarani. Puis les migrants, nous venons tous de quelque part. Volontaires au non, internes ou débarqués de l'extérieur, ils s'interpénètrent dans un bouillonnement loin d'être pacifique qui maintient en alerte et prolonge la jeunesse. On ose, on essaie, on recommence. Alors oui, ce continent si riche en diversité est bruyant et imprévu. Je l'aime.

Samaipata, 1998 – Mes amis et collègues, les condors des Andes.



Eau
Erreurs
Éloigné

Eau

L'eau et l'air ont bien des points communs. Trois dimensions, fluidité, transparence, absence de forme, mais aussi caresses, fraîcheur, colères et tempêtes.

On parle maintenant de rivières atmosphériques. Les autres, les « vraies », celles qui serpentent entre les arbres dans le vert amazonien, m'ont été très utiles avant l'ère du GPS : elles étaient mes seuls repères, pas un point précis mais la confirmation d'un temps ou d'une direction.

Le pilotage de brousse pour les nuls : il est bon de se dévier à dessein de sa route pour être sûr de naviguer à droite ou à gauche d'une rivière aux nombreux méandres, afin de pouvoir ainsi la retrouver en cas de mauvais temps.

Les îles en mer et les lacs sur terre sont les meilleurs amers[36]. Elle n'est pas belle cette phrase ? moi je la kiffe.

Les îles des Antilles, je les connais par les convoyages depuis les États-Unis. South Caicos est ma halte gastronomique, ah le sandwich de conque ! Haïti est ma préférée à cause de la gentillesse de ses habitants, Cuba est ma belle inconnue – le contrôleur m'a interdit de passer à moins de 24 000 pieds par l'unique corridor –, Saint Vincent me remémore la trombe aspirant l'eau une bonne centaine de mètres en l'air et vers laquelle je me dirige bêtement, la Guadeloupe enfin lorsque, parti faire les papiers de douane, je dépose près de la roue du Cessna 206 une canette de soda remplie de la pisse de mon fils de trois ans, et absente à mon retour.

36 Terme marin pour un repère fixe et identifiable sans ambiguïté.

Mais les plus belles que j'ai connues sont celles de la grande barrière de corail et quelques indonésiennes.

Après avoir accompagné une équipe de Canal+ sur le salar d'Uyuni (encore un lac) et dans les Andes, je reçois un appel téléphonique quelques mois plus tard,

— Ça te dirait d'aller piloter l'Avion en Australie ?

L'avion dont ils parlent est venu en Bolivie. On me demande d'être le cinquième pilote au monde de ce drôle d'engin en un seul exemplaire, un amphibie qui tient plus d'une baleine que d'un aéronef. Alléchant.

— Mais je ne suis pas pilote d'hydravion.

— Tu te démerdes, c'est pas les cours qui manquent en Floride.

Direct, comme j'aime. Me voilà en Floride pour passer mes qualifications d'hydravion monomoteur et bimoteur. C'est là que l'instructeur me fait décoller en rond dans un lac, et que je peux admirer le symbole des États-Unis sur son nid, en position nettement moins glamour que sur les sceaux de l'État.

Floride, 1997 – Le Twin Bee de ma qualification hydravion bimoteur.

Un vol circumpolaire fascinant m'emmène de Rio Gallegos à Auckland puis Sydney. Je retrouve des notes :

À peine le Boeing 747 a-t-il franchi la Cordillère enneigée que le Pacifique se voile. Il en sera ainsi tout au long de ce vol tournant autour du pôle Sud à environ 2 500 km.

Je reste le nez collé au hublot et ne me lasse pas de contempler les nuages, véritable banquise aérienne de l'Antarctique. La comparaison n'est pas difficile : altocumulus et stratocumulus forment une mer gelée ornée de motifs hexagonaux, avec çà et là des saillies semblables à des blocs de glace, pendant que stratus et altostratus s'étalent, eux, en champs de neige. Parfois une déchirure laisse entrevoir les tours des cumulus crevassées et bleutées comme autant de glaciers ou d'icebergs. L'ombre des différentes couches crée l'illusion de bras de mer d'un gris acier glacial, les cirrus jouent à simuler brumes et brouillards avec leurs longs filaments soyeux. Tout un spectacle ! Monde irréel où le soleil ne se sent pas à son aise et reste stupidement immobile, ne sachant que faire de cet avion qui vole proche de la vitesse de rotation de la planète : partis à 16 h de Rio Gallegos, nous arrivons à 17 h 30 à Auckland après 10 h 30 de vol.

À Cairns dans le Queensland, m'attend Bill le pilote américain, persuadé que j'arrive pour prendre sa place. Moi-même je ne comprends pas trop pourquoi les organisateurs m'ont engagé vu que l'Avion n'a pas besoin d'un équipage, mystères du showbiz et problèmes à venir.

Cairns, 1997 – L'Explorer II, dit l'Avion, unique au monde.

Un canari obèse dort sur le tarmac. C'est lui, l'air pataud mais imposant avec son envergure de 20 m, son lit biplace à l'arrière de la cabine, si l'on peut nommer ainsi cette boîte de trois mètres de large à la gueule de hangar pas fini. D'ailleurs, la tour de contrôle ne s'y est pas trompée en nous collant le sobriquet de *flying box*.

Australie, 1997 – La cabine de l'Avion.

Avec des ailes en bois, un fuselage en tubes d'acier toilé et une coque en composite, ce gros pépère croise dans une plage de vitesses réduite[37], et a bien besoin de deux moteurs de 300 cv pour soulever ses quatre tonnes à pleine charge. Très plaisant sur l'eau, sa simplicité facilite mon apprentissage et je deviens vite un fan de l'hydravion (encore un kif). Mais pourquoi s'obstine-t-il à marsouiner sans cesse en vol horizontal ? sa panse, sans doute. Les passagers dégueulent allègrement et il est impossible de voler aux instruments, ça tombe bien, les cinéastes ne bossent pas dans ces conditions.

37 Vitesse max 190 km/h, croisière 175 km/h, décrochage 96 km/h

— Flying box November 376 Lima Charlie, clear for landing.

— Flying box, roger, it's gone be a short one…

Bill est pilote d'hydravion de l'Alaska, un self-made-man ex-éboueur, un parcours typique gringo et tout à son honneur. Mais il ne connaît pas la forêt, et lorsqu'il me demande un atterrissage court sur la piste de Cairns, je suis ses consignes à la lettre.

— Cent pieds verticale l'entrée de piste et atterro le plus court possible.

Ça j'adore ! J'imagine la cime des arbres. Là ! Pleins volets, moteurs coupés et manche en avant, plongeon olympique, arrondi avec un poil de gaz, pieds sur les freins, c'est fait. Il se pose court finalement le gros pépère.

La tour s'inquiète,

— Flying box, tout va bien ?

— Ça baigne, réponds-je quelque peu hilare.

Car mon instructeur et copilote, qui n'a pas accès aux manettes, baigne aussi dans son jus et me crache ses injures,

— Holly shit, you almost killed us, you fucking crazy !

J'essaie de lui expliquer la technique mais la trouille l'a mis trop en colère pour écouter.

Avant de rentrer à l'hôtel, il embrasse la trompe de son bébé qu'un p… d'idiot a failli casser. Décidément, doit-il penser, il n'y a rien de bon à attendre d'un pilote du tiers-monde qui a l'outrecuidance de vouloir vous apprendre quelque chose.

Pourtant c'est lui qui nous met en danger en décrochant au-dessus d'une rivière pour vouloir se poser juste devant le caméraman. Le choc est rude, la trappe de plongée à l'arrière vole en éclats, l'eau gicle dans la cabine, une

bordée de fuck fuck fuck ! couronne la connerie enregistrée par la caméra. Solide l'engin.

Queensland, 1997 – En plein décrochage ! (Photo prise par un caméraman).

En Amérique du Sud, j'étais fan de Darwin, ici il s'agit de James Cook. Du haut du mont éponyme, je contemple la baie où il a volontairement échoué l'Endeavour en 1770 après avoir failli sombrer sur la Grande Barrière de corail. Ça m'émeut ces choses-là dirait l'oiseau. Le tournage a commencé et Cooktown nous sert de base pour rayonner dans la région. Il est temps, un cyclone nous a déjà bien retardés et pendant son passage nous avions mis l'Avion à l'abri dans l'Outback australien qui m'a rappelé ma Bolivie. La brousse, j'aime, mais pas grand-chose à faire dans notre village refuge, copié-collé d'un western avec saloon et tout et tout. Ah si ! la réplique d'un crocodile tué par une femme fin des années 50. Ils exagèrent, ai-je pensé devant le moulage du monstre. Ben non.

Normanton, 1997 – Moulage du plus grand crocodile marin du monde (8 m 63).

La Grande Barrière de corail est le sujet principal du documentaire dont l'Avion en est le fil rouge, le tout sur fond bleu-vert dont toutes les nuances défilent sous notre baleine jaune. Hier nous décrivions des cercles pour guider par radio les plongeurs vers les dugongs broutant les herbes marines. Aujourd'hui, c'est encore mieux, cap au large 220 km en plein océan, et un amerrissage au-dessus d'un piton sous-marin de mille mètres couronné de coraux effleurant la surface, où nous attend un bateau de recherche biologique pour y filmer des requins-marteaux. Le capitaine me propose une plongée en apnée sur le récif, un spectacle époustouflant de formes et de couleurs dont le clou sera un mérou de deux à trois cents kilos, planqué sous une roche par dix mètres de fond. Évoluer sous l'eau me comble tout autant que dans les airs, dans les deux cas j'échappe aux boulets de la pesanteur et des deux dimensions.

Le tournage prend fin et je me retrouve seul avec Bill. À part la maintenance de l'amphibie que nous faisons ensemble, il aime le bar et la XXXX (prononcez forex, la bière locale), moi je préfère courir sur la plage ou vagabonder en brousse en quête d'oiseaux inconnus ou de kangourous, dont le plus grand impressionne par sa taille mais devient ridicule lorsqu'il s'éloigne en sautant.

De retour en ville, une mélopée grave aux sons d'un autre âge me prend aux tripes, et je m'assieds près de

l'aborigène ridé jouant du didgeridoo. Zut ! un Japonais de passage achète l'instrument …six cents dollars ! c'est pas donné pour une branche d'eucalyptus creusée par les termites. Le touriste s'en va content, le gars me fait un clin d'œil, prend un tuyau de PVC et continue à jouer. Même complainte, même sonorité, je meurs de rire.

Grande barrière de corail, 1997 – À l'abordage d'un îlot de sable.

Paris nous envoie un message. Le prochain tournage sera en Mongolie et nous devons y acheminer l'Avion, chouette !

Je pilote sur le premier tronçon de Cairns à l'île de Groote Eylandt en traversant le golfe de Carpentaria. L'escale suivante au parc national de Kakadu est plus intéressante : en me dégourdissant les jambes, j'entends un groupe de dingos hurler dans la nuit. Suit celle de Darwin la moite (la ville), et le lendemain nous quittons ce vieux mais attrayant continent, où les gens se sentent si bas et si isolés du reste du monde qu'ils en publient des cartes *upside down*, à l'envers…

Bill est assoupi, l'horizon bleu happe le temps, je me sens bien en navigateur solitaire, et puis un hydravion c'est rassurant dans ces parages aquatiques. Cinq heures déjà sur la mer nue à part quelques petites îles à l'est de Timor. Marchands et pirates sillonnaient ces eaux vers l'or épicé des Moluques qui vont apparaître bientôt, Ambon est notre escale aujourd'hui.

Des jeunes m'invitent chez eux à un délicieux dîner, et à défaut d'alcool nous baragouinons pour étancher notre soif mutuelle de l'autre. Ici, on laisse ses chaussures à l'entrée de la maison, on s'assoit par terre, on mange avec les doigts et on se torche avec de l'eau. Bienvenue dans le monde musulman. Une très belle expérience qui envoie aux oubliettes le monde anglo-saxon.

Bill semble déprimé et me laisse les commandes, tant mieux. Destination Manadoo, une ville perchée au plus haut du Sulawesi tel l'œil au bout de la corne de l'escargot. Beau temps, moteurs qui ronronnent, contraste des couleurs entre mer et cumulus sur la ligne de l'équateur, et bientôt, dans à peine quatre heures, ce monde fascinant légèrement entrevu aux Moluques, je kiffe. Le pépère jaune se pose élégamment sur l'asphalte, je le soupçonne d'être heureux qu'on ne le traite plus de Flying box.

Communication avec Paris oblige, nous logeons dans un hôtel cinq étoiles appartenant à l'armée indonésienne. Un typhon arrive sur les Philippines et nous n'avons toujours pas de permis de survol de la Chine ni de la Sibérie, nous devons attendre.

Je n'en ai pas fini avec les escargots. Renfermé et agressif, Bill semble inhibé par ce monde étranger, et jette l'ancre au bar désert de ce lieu isolé. Qu'il y reste, moi je me taille vers la ville, beauté tropicale à la joie bruyante et soumise au parfum des clous de girofle qui sèchent sur la

route. Le marché me dépayse non par l'ambiance mais par les produits inconnus que je goûte, les gens rigolent de ma barbe, un flic me fout une raclée aux échecs dans la rue, j'achète *Astérix dan orang orang Normandia*[38], je pleure en avalant des fleurs de bananier pimentées, ma bouche se change en oursin en voulant croquer dans le fruit d'un palmier couvert de dards invisibles. Pas de touristes ou très peu mais je tombe sur des biologistes italiens qui s'occupent d'un parc national sous-marin juste en face, quel morceau de chance ! (merci Jolitorax). Ils m'embarquent pour la plus merveilleuse plongée de ma vie. Des myriades de poissons de toutes tailles et couleurs, des serpents de mer venimeux qui chassent et que je suis, averti par les amis qu'ils ne sont pas agressifs et mordent difficilement à cause de leur bouche minuscule,

— Cependant si l'un d'eux te chope, tu meurs, mio amigo, garde ton maillot de bain.

Je rentre à l'hôtel avec des étoiles dans les yeux. Bill est toujours au bar. La salle à manger est déserte, mais le dîner est divin, le cuisinier me chouchoute et me refile des recettes. L'attente dure deux semaines, une routine journalière s'installe avec deux nouveaux personnages, Bill-au-bar et Moi-barré.

Paris tergiverse, hésite, change d'avis, tranche enfin,

— Rentrez chez vous, on verra plus tard.

Je regarde par le hublot du Boeing de la compagnie indonésienne Garuda. L'Avion jaune gît sur le tarmac, ça me fait de la peine, adieu la baleine que je ne repiloterai jamais, maintenant j'ai hâte de revoir les miens abandonnés depuis trois mois.

Canal + me sollicite deux fois pour rapatrier l'Avion. Ils semblent très désorganisés et commencent à me gonfler.

---

38 Astérix chez les Normands. Orang outan : homme des forêts.

Finalement ce sera Bill qui fera le convoyage.

Après quelques années de croupissement dans un hangar près de Paris, cet aéronef unique en son genre sera vendu puis détruit presque aussitôt dans un accident à Blois. L'épave se trouve au musée de Biscarosse.

Erreurs

Être au mauvais endroit au mauvais moment, parfois involontairement, souvent par ignorance, rien de bon la plupart du temps, une leçon si l'on s'en sort.

Nous roulons de nuit sur la route entre Medellín et Cali. Une voiture devant nous est chargée de *régler* les droits aux péages, car derrière suivent deux camions chargés d'environ deux tonnes de marijuana. Petite ritournelle dans ma tête, *mais qu'est-ce que je fous là ?*

—Un avion à convoyer depuis la Colombie, ça te dirait ?

À mon actif, j'ai déjà trois voyages à Panama pour les contrebandiers de montres, bijoux et autres produits de luxe, plus deux convoyages d'avions neufs depuis les US.

— Bien sûr, quel avion ?

— Un Aero Commander à turbines.

— Ça m'intéresse ! Je suivrai un entraînement sur place ?

— Pas besoin, un pilote t'accompagnera, toi tu connais le coin ici et vous atterrirez dans une estancia. Ensuite tu reviendras à Santa Cruz.

Je me doute bien de la raison de ce vol, mais ma conscience reste muette : l'avion sera vide et j'ai vraiment envie de piloter un turbopropulseur.

J'arrive à Medellín. Deux hommes m'attendent et m'emmènent dans leur appartement. Peu loquaces, ils m'accompagnent partout pendant quelques jours car l'avion, disent-ils, n'est pas prêt. Pour tuer le temps, mon escorte personnelle m'emmène voir un match de foot et je me laisse prendre par l'ambiance délirante du stade. Mais cette trêve émotionnelle est de courte durée, je sais fort bien maintenant où j'ai mis les pieds : chez la mafia colombienne.

— Aujourd'hui on va faire la fête, c'est l'anniversaire du patron, tu viens avec nous.

Deux gros hélicoptères font la navette toute la journée pour transporter les invités vers la côte dans un luxueux complexe privé style hollywoodien. Beaucoup de monde, *bandas de música*, buffets monstrueux, alcool, filles et drogue à gogo, je suis en plein dedans.

Un type bien camé m'invite dans un hors-bord surpuissant. Le bateau saute sur la vague et retombe violemment sur la crête suivante, ce qui amuse beaucoup ce crétin qui se croit en train de dompter un mustang. Moi ça me fout les jetons et je plonge pour rejoindre la plage. J'en ai ma claque de ces festivités, que faire ? Mes deux cerbères ne me surveillent plus, ils ne sont pas méchants mais l'ivresse est générale, tous sont armés, un dérapage peu vite se produire, et le lieu est truffé de gardes, kalachnikov au poing.

— Je vais faire un tour sur la plage, dis-je à l'un d'eux, j'ai besoin d'air frais.

Ouf ! il me laisse passer et je cours sur la plage bordée de cocotiers, avide de retrouver une liberté provisoire.

— Hola gringo, a donde vas tan apurado ?

Quelques jeunes contemplent le soleil couchant, je m'assois avec eux, la conversation dure toute la nuit. La voûte

étoilée, la plage, la mer et la clope de marijuana qui circule autour d'un feu de bois, ça me fait un bien fou. Affamés, nous raclons la casserole de riz au coco tellement il est délicieux et les autres rigolent de mon ignorance, moi qui fume pour la seconde fois de ma vie, je découvre que l'herbe ouvre l'appétit. Mais l'aube pointe, il est temps de rentrer.

Personne ne s'est aperçu de ma fugue. Les hélicos reprennent leur ballet vers la ville.

— C'est pour demain me dit-on.

Je n'ai toujours pas vu l'avion ni ne sais où il est, et comme ils ne me disent rien, alors allons-y, partons. Nous montons dans un 4 x 4 et sortons de la ville au soir vers une ferme isolée. Une vieille femme me reçoit et bientôt je regarde ses albums de photos. Gustavito par-ci, Gustavito par-là… Le Gustavito en question, son fils adoré si bon et si généreux n'est autre que le chef de cette bande de mafieux. Je me frotte les yeux, non, la vieille ne disparaît pas de ce songe ubuesque, elle est bien là et y croit vraiment, c'est beau l'amour maternel.

Et voilà comment j'escorte les deux camions qu'on chargeait pendant que je tenais le crachoir à la charmante dame.

Cali enfin, but du voyage. De nouveau dans une chambre d'hôtel avec mes deux gardiens,

— On attend, il y a eu un grand tremblement de terre.

Quoi ? Nous n'avons rien senti sur la route. J'apprendrai plus tard qu'il y a eu environ six cents morts et que les dégâts sont considérables. Gustavo a mis ses hommes et son matériel à disposition des secours, y compris *mon* avion. Trois jours de plus à se morfondre, car ici, pas question de sortir.

À ma grande surprise nous allons à l'aéroport interna-

tional de la ville, l'Aero Commander est là sur le tarmac, en plein jour et à la vue de tous. Le pilote et un mécano me saluent, la cabine est pleine de bidons en plastique remplis de kérosène qu'il faut enjamber pour accéder au cockpit. Nous décollons avec un plan de vol tout à fait légal vers un ranch éloigné qui n'est évidemment pas le but de notre voyage. Le pilote me laisse les commandes tout au long des six heures du vol qui nous mène à l'estancia bolivienne où je dois les guider. À mon réveil, les Colombiens sont repartis avec quatre cents kilos…

Côté bolivien, on me paye dès le lendemain en ajoutant une super prime *pour les contretemps*. J'estime que oui il y a eu pas mal d'imprévu et je prends. Puis on me suggère derechef que je pourrais gagner infiniment mieux si je refaisais le voyage en sens inverse avec un chargement. Nous sommes aux débuts du trafic de cocaïne et les tarifs sont élevés, on m'offre 150 000 dollars par voyage… Ouch !

— Laissez-moi réfléchir dis-je.

L'aspect moral ne me touche pas beaucoup. Les gringos en manque de coke ébranlent durablement le pays en semant la méfiance, la discorde, la violence, les meurtres, l'inflation. Source du problème, ils transforment une plante sacrée depuis des siècles en une culture illicite, et les Boliviens n'ont jamais rien demandé ni offert.

Je rencontre un pilote d'Avianca qui a fait douze vols en un mois. Le gars a un million et demi de dollars dans la poche. Je lui pose une seule question,

— Et tu vas arrêter ?

— Oui, j'en fais encore un ou deux pour m'acheter une maison plus grande, et peut-être un avion.

Ben voyons ! il n'arrêtera pas, l'appât du gain est trop fort.

Pas de danger à l'époque, pas de revolver sous le nez, pas de radars, rien que du fric facile dans la poche. Beaucoup de mes collègues font le pas. L'argent, comme la merde, attire les mouches en tout genre, les divorces sont fréquents, des gosses de douze ans roulent sans permis en Toyota de 50 000 dollars, futurs mafieux… Alors pour moi qui ai la chance d'avoir une femme et des enfants que j'aime, qui vit plus ou moins confortablement mais entouré d'amis, c'est clair, ça ne vaut pas le coup, c'est non et sans regret.

Ils n'ont pas insisté. Plus tard, le commanditaire de l'avion colombien sera kidnappé devant son fils à la sortie de l'école. Jamais on ne l'a revu.

J'ai fait une erreur en acceptant ce vol mais j'ai appris sur le tas comme on dit, la leçon a été assimilée.

Enfin presque…

Un autre convoyage, un autre Aero Commander, le modèle 980 dont j'ai parlé plus haut, une belle bête, mais cette fois-ci je vais suivre un cours complet et ramener l'appareil moi-même. Ça marche, je dois juste passer par New York pour recevoir l'avance de 250 000 dollars exigée par le vendeur, une respectable compagnie d'aviation fondée dans les années 1930 à Peoria en Illinois.

De nouveau on m'attend à l'aéroport, de nouveau me voilà dans une chambre d'hôtel dans le Queens avec deux gardes, aucune explication mais j'ai compris. L'argent arrive dans deux gros sacs de sport remplis de cash, que nous emportons à la porte de l'aviation générale de Newark où nous attend un pilote de Peoria. Je dois dire que ça fait drôle mais aucun contrôle n'est en vue et nous chargeons l'argent à bord de l'avion, un Aero Commander, évidemment, ces gens en sont les représentants.

Première étape en arrivant : la banque. Les employés sont prévenus et trouvent tout à fait normal de descendre avec nous au sous-sol pour compter les billets, ce qui prendra quelques heures. Personne n'en demande l'origine, business is business, n'est-il pas ?

Pendant quinze jours, je suis les cours de Flight Safety qui me donnent un peu de fil à retordre avec mon anglais encore hésitant. L'instructeur du simulateur multiplie les conditions difficiles et me pousse à la faute en m'abreuvant de consignes alors que je bataille aux instruments avec un moteur en berne. S'il a parié, il doit être content, l'engin décroche, j'ai oublié de surveiller la vitesse.

L'avion n'est pas prêt du tout, ce qui me fera passer deux mois d'hiver à attendre. Un dimanche, alors que je déambule dans les rues déserte de cette ville de cent mille habitants en promenant mon ennui à défaut de chien, un véhicule de police s'arrête à ma hauteur.

— What are you doing sir ?

— Ben, je marche…

Marcher ? une activité suspecte aux yeux de ces flics, ils sont fous ces gringos. Pour tuer le temps à mon hôtel Père Marquette (Dieu merci, mes frais sont payés), je recense les multiples signes de la présence des Français en Acadie, ils sont nombreux encore.

Jour du départ, un pilote de la compagnie, un Irlandais très sympa m'accompagne car nous devons nous poser de nuit en Floride sur une petite piste discrète où le numéro matricule sera changé, tiens donc ! Vu mon manque d'expérience, je suis heureux qu'il soit à mes côtés. Le peintre travaille pendant la nuit, nous repartons à l'aube vers Curaçao. Voler à 33 000 pieds et 300 kts change mes repères, j'aime ! Manaus nous accueille au milieu de la nuit et le lendemain nous arrivons à Santa Cruz.

Je rumine mon erreur de ne pas avoir tiré tous les enseignements de l'expérience précédente dix ans plus tôt, et à part le vol à Sucre dont j'ai parlé, je refuse de piloter cet avion davantage car je sais ce que l'on me demandera.

Caraïbes, 1986 – Petite photo souvenir pendant le convoyage du Commander 980.

Un appel une semaine plus tard,

— Tu ne voudrais pas ramener le Commander à l'aéroport ?

— J'ai dit que je ne veux pas piloter cet avion.

— Oui mais nous n'avons personne d'autre, deux petites minutes de vol, allez…

C'est vrai, la piste privée avoisine l'aéroport. J'accepte, à tort. La cabine pue le kérosène, on se croirait à l'intérieur d'une citerne,

— Que s'est-il passé ?

— Le mécano a installé des bidons pour un vol de longue

durée – bien sûr mon gars pensé-je – mais un tuyau s'est débranché et le carburant s'est déversé dans la cabine. Nous en avons retiré le maximum.

Et maintenant, s'il a une étincelle dans ces vapeurs ? Je démarre les turbines et décolle en apnée tellement c'est insupportable, deux minutes, je les tenais quand j'avais vingt ans. À peine posé, je colle le museau à la fenêtre pour reprendre ma respiration.

Ça, ce n'est pas une bourde mais de la bêtise pure.

Il est des erreurs prévisibles faites par manque de réflexion, d'autres non mais si évidentes ensuite.

J'emmène une femme enceinte jusqu'au cou pour un vol de quinze minutes. Dès que je prends de la hauteur, j'avise la pluie qui noie ma destination, on doit attendre. Manche à fond à gauche et en piqué, moteur coupé, je plonge le Cessna 180 vers la piste dans un virage escarpé tout en me retournant vers ma passagère pour lui dire que nous rentrons. Aïe ! visage terrorisé, jambes écartées, la pauvre femme est persuadée que nous allons mourir. Elle a accouché le lendemain.

En volant pour les pétroliers, je fais connaissance d'un ancien pilote de bombardier B17 qui a exécuté plusieurs raids sur Berlin. Or à l'époque, mon père y séjournait, embarqué par le service du travail obligatoire, et m'a maintes fois raconté l'horreur des bombardements. Comme il est venu nous rendre visite, j'organise une rencontre entre les deux hommes,

— Si par erreur vous aviez lâché vos bombes une seconde plus tard ou plus tôt, je ne serais peut-être pas là, dis-je, un tantinet goguenard, à l'Américain.

Le gars me regarde, confus, une horrible gêne se dessine

sur son visage. Pour la première fois peut-être, il se rend compte de la conséquence de ses actes quarante ans plus tôt.

Une bouille ronde tachée de cambouis apparaît à mes pieds. Andrés s'extirpe de dessous le Gurgel, cette carrosserie plastique brésilienne à gueule de jeep montée sur un chassis de coccinelle Volkswagen,

— C'est réglé, ça ne fuira plus.

Très vite, j'invite ce mécano à travailler pour moi. J'ai un kit de Cricri à monter, c'est beaucoup de travail et les vols sont alors nombreux, il me faut de l'aide.

Santa Cruz, 1984 – La construction du Cricri dans mon atelier, avec l'aide précieuse de mes fils.

Ce garçon métis est un trésor de gentillesse, de bonne volonté, d'honnêteté, d'initiative et d'adresse manuelle, pas besoin d'être sur son dos, mes enfants l'adorent, le chien aussi. Ses parents vivent pauvrement dans le campo et je reconnais là les Cambas[39] d'origine, humbles et à

39 Habitant de la Bolivie orientale, Ceux des montagnes sont les Collas.

la morale bien droite, complètement à l'opposé de ceux des villes, arrogants et pervertis par leur nouvel environnement urbain qui les déculturise.

Ce gars-là me donne un vrai coup de main, je me dois de le lui rendre. Je le présente au gérant d'une toute jeune compagnie d'hélicoptères à laquelle je fournis des pièces de rechange françaises, une de mes rares activités sporadiques de business. Et voilà Andrés promu, par ses compétences, favori du chef mécano. Je suis très content pour lui, jusqu'au jour où il accompagne un pilote récupérer un avion biturbine en panne dans la brousse. Au décollage, l'un des moteurs s'arrête, l'avion se retourne la crêpe, les deux meurent carbonisés… La vie est amère parfois.

Erreurs stupides, imbéciles, qu'on regrette ou non, dangereuses ou riches d'enseignement, leur point de départ en est souvent l'ignorance et ne vient pas toujours de vous.

En France pour un an afin que mes enfants puissent connaître ma famille et la culture du pays, je cherche du travail. J'en fais un dialogue imaginaire avec l'administration qui n'a rien à envier à la péruvienne,

— Bonjour, j'ai 6 700 heures de vol en mono et multimoteurs faites à l'étranger.

— Ni vos licences ni vos heures ne sont reconnues ici.

— Je pourrais être copilote dans une petite compagnie ?

— Non Monsieur.

— Instructeur dans un aéroclub ?

— Non Monsieur.

J'insiste,

— Aide d'un moniteur alors ?

— Non Monsieur, vous devez vous inscrire à l'école des instructeurs, qui est payante et avec une file d'attente d'un an.

Il a bien dit *l'école* au singulier. Je vois, …mais ne m'avoue pas vaincu et étudie deux mois pour passer l'examen théorique de pilote professionnel en candidat libre. Ça ne donne rien puisque j'ai toujours zéro heures de vol pour ces gens-là. Quant à l'examen de pilote de ligne (je parle du théorique), les dix-huit mois nécessaires et la pile de livres à ingurgiter me rebutent, j'essaie une autre voie.

Je pars à Miami, achète *le* livre de cet examen que je potasse une semaine dans ma chambre d'hôtel. Le lundi suivant, j'ai le théorique dans la poche. L'épreuve pratique maintenant. Les écoles fleurissent, je n'ai que l'embarras du choix. Ce sera quinze jours entre simulateur et vol de nuit aux instruments sur un bimoteur Beechcraft D 95 Travel Air, au milieu du trafic dense des différents aéroports internationaux de l'agglomération.

Bizarre, ici mes heures de vol sont valides, et me voilà avec une licence de pilote de ligne dans la poche, qui ne m'aidera pas plus à mon retour en France. Les pilotes américains seraient-ils moins bons que les français ? Cherchez l'erreur.

Autre aberration avec cette dernière anecdote.

Dans le journal de ce matin, un avion dans lequel les forces antidrogue ont trouvé des traces de cocaïne. C'est loin d'être un scoop en ce temps-là, mais cet avion, un joli Beechcraft bimoteur B 58, je le connais bien pour l'avoir piloté quatre ans auparavant. Pendant six mois, j'emmène les ingénieurs d'une compagnie de construction brésilienne dans un campement au nom prédesti-

né : Cristal. Ils construisent la nouvelle route entre Santa Cruz et Cochabamba qui passe par la forêt de la zone la plus pluvieuse du pays (douze mètres par an), déjà envahie par les cultivateurs de coca et les laboratoires clandestins. Sur le marché d'un village non loin du campement, trois choses sur certains étals : un tas de poudre blanche, un tas de billets de banque et un révolver, voilà pour l'ambiance.

En accord avec une nouvelle loi, inconstitutionnelle mais exigée par l'agence antidrogue états-unienne, une liste de noms suit l'article en question. Y figurent celui du propriétaire ainsi que ceux des pilotes de l'appareil, dont le mien.

— Bah, dis-je à ma femme, au pire je serai bouclé deux ou trois semaines et tu m'apporteras des oranges.

Un ami moins écervelé est outragé de voir son nom sali de la sorte, et pour cause, on le surnomme l'évêque. Il m'appelle,

— C'est du sérieux, je viens de consulter le juge chargé de l'affaire. Il me dit que les flics viendront nous prendre après-demain matin pour nous mettre au frais, et que le mieux est de partir en vacances avant car le procès prendra peut-être un an. Tu ne veux pas venir avec moi en Argentine ?

Voilà qui change la donne. Le conseil du juge ne me surprend pas, nous sommes en Bolivie, mais une année à moisir en tôle, ça non !

Après une longue nuit à cogiter, je vais chez le gérant d'Air France, qui n'aime pas être réveillé un dimanche matin. J'explique,

— J'ai besoin d'un aller simple pour Paris. Je ne sais pas quand je reviendrai ni quand je te paierai.

Clair et bref. L'amitié n'a pas de prix dans les cas urgents,

il accepte et nous filons à son agence préparer le billet.

— Et pourquoi n'écrirais-tu pas une lettre à l'ambassadeur ? me suggère-t-il très judicieusement, je la lui ferai parvenir.

Un conseil en or. Car si j'arrive sans encombres en France via Miami, les miens sont inquiets à cause des flics en civil qui rôdent autour de la maison tous les jours suivants. L'ambassadeur vient du Liban et la Bolivie est son dernier poste avant la retraite. Quoi ? des Français en danger ? Taratata, en avant marche ! Il se déplace personnellement pour rencontrer ma femme et décide de rapatrier toute la famille.

Je lui en saurai gré toute ma vie. Se savoir innocent est une chose, que le reconnaisse une autorité en est une autre qui, je dois admettre, donne du baume au cœur. Le procès en question a bien lieu un an plus tard et tous sont déclarés innocents par *manque de preuves*, nous pouvons rentrer au pays.

Nous restons malgré tout une année supplémentaire, ce qui me permet d'écrire mon expérience avec l'administration française dans les pages précédentes.

Éloigné

J'ai voyagé de l'Alaska à la Terre de feu, de l'Australie à l'Indonésie, parfois de longs mois, toujours pour des raisons professionnelles ou pour celles qui me tenaient à cœur, comme les expéditions scientifiques ou d'autres motifs écologiques.

Maintenant, dans ma seconde vie en Bretagne, je me

rends compte à quel point j'ai été absent. Ma femme et mes enfants m'ont souvent manqué, mais mon ami Bob a raison, je suis un solitaire. Peut-être faut-il l'être dans ce métier ?

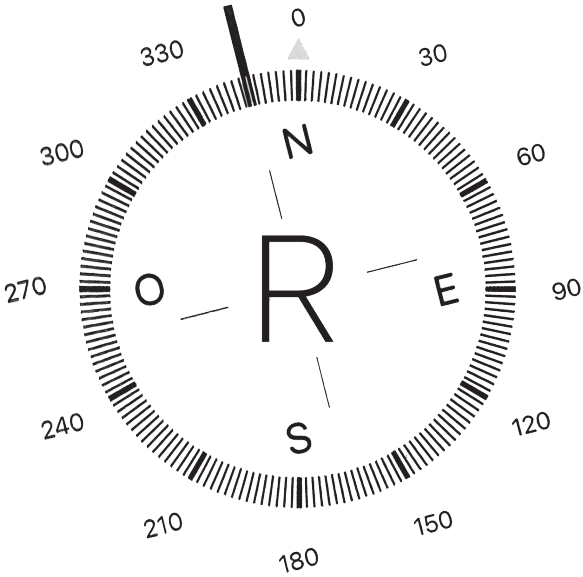
Que vais-je faire en Alaska loin des miens alors que rien ne m'y oblige ? Un ami me demande d'évaluer un prototype à Anchorage, alors j'y vais. Curiosité…
Le club de parachutisme a l'avantage de rassembler les gens venus passer un après-midi en famille sur le terrain. Assembler des ULM, construire un Cricri, les essayer et les exposer m'a aussi permis d'être plus présent.

Santa Cruz, 1983 – Notre stand à la foire-exposition.

Les dunes de sable au sud de la ville sont notre terrain de jeu. Nous y campons souvent et les enfants adorent.
La comète de Halley est dans le ciel et je sais qu'ils penseront à moi quand ils la reverront en 2062.
Ces souvenirs me sont aussi chers que ceux de mes vols.

Santa Cruz, 1986 – En ULM Clipper aux dunes de sable.

Santa Cruz, 1989 – Beaucoup de plaisir.



Rencontres
Réparer, se débrouiller
Routine
Ridicule
Rendez-vous

Rencontres

Le hasard œuvre souvent dans les rencontres. Inattendues ou espérées, bonnes ou mauvaises, hautes en couleur ou répulsives, certaines ont une influence durable sur le cours de nos vies, d'autres resteront anecdotiques. Mon métier m'en a offert un large éventail, que ce soit avec Kazimir le curé Polonais et Gregorio le superman, David l'ornithologue fou, Nicolas Hulot et les diverses équipes de tournage, ou Cynthia l'écrivaine qui descend pendant trois semaines en radeau le rio Beni et ses moustiques, Robert Vergnes le pilleur de tombes, Ernesto l'ex-gamin drogué devenu pilote et que j'entraîne, Ted l'ornithologue aux trois à quatre mille chants d'oiseaux dans la tête, Gustavo le mafieux colombien et son adorable maman, Mickel Jackson, pas le chanteur mais l'ambassadeur anglais, frappant à ma porte avec vingt mille dollars *pour les oiseaux*. Combien d'autres ?

Le Pot-au-Noir si craint des marins et que traversaient vaillamment les pilotes de l'Aéropostale entre Dakar et Natal ne se cantonne pas à l'Atlantique. Nommée Zone de Convergence Intertropicale par les météorologues, elle ceinture le globe au niveau de l'équateur en fluctuant sur quelques degrés de latitude. Si elle contribue à la richesse biologique du Venezuela et de la Colombie, pour l'instant elle me bloque à Panama City. La ville m'ennuie et celle-ci n'est pas sans dangers, alors pourquoi ne pas profiter du Cessna Centurion à ma disposition ?

Après un quart d'heure de vol, je me pose sur le petit

aéroport de l'archipel des Perles, juste dans l'axe du canal côté Pacifique. Première surprise, un attroupement autour d'un Twin Otter dont descend une *célébrité*, le chanteur Julio Iglesias. Ce n'est pas ma tasse de thé et je m'éloigne pour faire du stop sur l'unique route de l'île. S'arrête une Citroën Méhari avec deux hommes à bord.

— Van hacia el puerto ?

— Si, suba.

Je grimpe et ils continuent leur conversation en français !

— Hem, je suis Français aussi, avancé-je.

La glace est brisée, l'un est parisien, l'autre breton, ils vont pêcher et m'embarquent sur leur bateau. Pendant qu'ils bataillent avec des poissons trop forts pour se laisser prendre (too big to fail dirait un banquier), j'admire les raies mantas faire des loopings et retomber à plat pour, littéralement, se secouer les puces. S'ensuit une petite séance de plongée au tuba et deux langoustes rejoignent la dorade capturée plus tôt.

— Allez, il y en a bien pour trois, tu viens à la maison ?

Quelle question ! je meurs de faim. Le Breton sort fièrement un bocal de graisse d'oie rapporté du pays,

— Tu vas voir, ça change tout.

Il a raison, la dorade est à tomber par terre, ce que je fais aussi mentalement en écoutant le Parisien qui titille ma curiosité, et j'ai soudainement faim d'autre chose lorsque ce gars m'offre son livre *L'or dans la peau*, qu'il signe Robert Vergnes. Collaborateur et ami de Norbert Casteret, Haroun Tazieff, « Don Fernando » et d'autres, il est spéléologue, chercheur d'or et de trésors, pilleur de tombes, aventurier, journaliste, conférencier et j'en passe. Son expédition à l'île Cocos où se sont noyés ses deux compagnons a défrayé la chronique, et je me souviens d'une photo dans Paris Match au début des années 60. Il a alors

été accusé du meurtre de ses amis pour éviter de partager un soi-disant magot espagnol du XIXe siècle. Des ragots sans suite, l'homme est charmeur et charmant.

Je rentre à Panama City au couchant, heureux d'une bien belle journée imprévue et insolite, qui confirme le proverbe espagnol *Perro que anda pilla hueso que mondar*.[40]

Rencontres plus durables et génératrices d'amitié, celles avec ceux que j'ai souvent accompagnés en vol ou au sol : Louise la mammalogiste toute menue, défiant seule la nuit et la forêt jusqu'à deux heures du matin, Robin le botaniste capable de se repérer n'importe où dans une jungle inconnue, Willy mon associé, Alan et Erika les biologistes passionnés, Bob l'ami philosophe et pilote disparu trop tôt, Sixto le sage… Chez tous ceux-là, un enthousiasme contagieux.

Viennent ensuite celles, plus profondes encore et donc moins visibles, parfois courtes mais suffisantes pour qu'un seul regard change le mien sur le monde. Comment oublier celui de la gamine mundurucú qui me laisse entrevoir des richesses insaisissables ? ou encore celui du puma dans le faisceau de ma lampe frontale, et qui me renvoie un *hola mon frère* ?

Deux amis me demandent un circuit aérien au Pantanal brésilien et au Xingú, ce qui nous fait séjourner dans un village kalapalo interdit aux touristes. Je reprends une partie de mon journal :

Tout le village est réuni sur la petite plage qui sert de port pour attendre le bateau. Il en est de même lorsque je pose mon avion en brousse, tous viennent aux nouvelles. Peut-être un ami ou parent ? des choses de la ville ? Ou, plus simplement, on accourt pour rompre

40 Littéralement : chien qui vadrouille trouve os à ronger.

la monotonie, dévisager les nouveaux arrivants. Des cris, beaucoup de rires, un bavardage incessant, incompréhensible et gazouillant. En fait on s'intéresse beaucoup plus aux juteux cajous cueillis dans le ranch d'où nous sommes partis qu'à nos personnes. Dans l'obscurité bleue surgissent et disparaissent visages d'enfants sous le cercle noir des cheveux, éclats vifs des robes des femmes ou matité d'une peau nue. Les couleurs, les sons se mélangent sous les étoiles.

Suis-je ivre du voyage ? me voici maintenant dans une cathédrale. Des piliers, une nef qui s'arque au-dessus de nous comme pour nous envelopper et nous rapprocher des flammes qui dansent sur quelques bûches à même le sol. Un homme nous a amenés dans sa maloca, la grande maison amérindienne typique de l'Amazonie. Celle-ci fait vingt-cinq mètres de long et dix de large, parois et toit se confondent en une voûte surplombant de six mètres la terre battue, à la manière d'un immense canot renversé. Alignés sous la quille, des poteaux droits étayés de travées en X supportent l'armature de solives légères liées avec des lianes, que mon esprit voyageur compare au lacis des méridiens et des cercles des latitudes vus depuis l'intérieur d'un globe. Deux portes basses et opposées dans la largeur sont les seules ouvertures, un épais manteau d'herbes recouvre complètement la charpente et isole de la pluie, du vent, du froid et du soleil. Je ne connais rien au feng shui mais ici on se sent bien. Symétrie de la construction, harmonie des matériaux naturels, bois, herbe, terre, harmonie des couleurs, ocre, brun, cuivre de la peau des habitants, dont même les sons et les gestes sont accordés à l'ensemble.

Sous ce grand toit vivent deux familles. On se salue, et puis chacun vaque à ses occupations, exactement comme si nous étions ici depuis toujours, ce qui aide à ne pas se sentir intrusif. L'homme qui nous loge pose un poisson fraîchement pêché tel quel sur la grille au-dessus des flammes, pendant que sa femme prépare le bejo, une immense galette de farine de manioc. Bientôt, nous plongeons les doigts dans la chair brûlante et savoureuse. Je ne sais pas si jouent la fatigue de la journée, la faim ou la fraîcheur du poisson grillé nature, mais c'est absolument délicieux.

On tend des hamacs pour nous près d'une des portes. Personne n'utilise de moustiquaire, la fumée du foyer tient-elle les insectes à distance ? nous ne serons jamais importunés. Tout le monde est maintenant couché, chaque famille à une extrémité de la maloca, où les hamacs sont disposés en demi-cercle entre le dernier poteau central et la paroi. Les conversations baissent au rythme du feu, notre seul éclairage, qui se meurt doucement, tandis que mes sens s'abreuvent de la musique de cette langue, si étrange pour mes oreilles. Pas d'aboiements de chiens, pas de cris d'oiseaux pour troubler le silence de la nuit. Les dernières lueurs des braises font danser les ombres et mon corps se love dans l'arrondi accueillant du hamac. Bonheur d'une paix tranquille, je suis heureux d'être ici. Mes yeux se ferment et je rejoins mes rêves.

Des pas menus d'enfants, la journée commence avec l'aube. Un coq idiot à l'horloge déréglée comme tous ceux de son espèce s'est mis à chanter à l'intérieur. Depuis je suis en demi-sommeil, surtout que, bougeant beaucoup la nuit, j'ai du mal à dormir dans un hamac. La sortie des enfants est donc bienvenue et j'observe entre les mailles. Maintenant on les entend jouer dehors tandis que les adultes apparaissent sans se presser. Du panier où ils ont passé la nuit, un homme libère une douzaine de perroquets amazones qui arpentent solennellement le sol de leur démarche comique de marin ivre, et se réunissent en dodelinant de la tête comme de vieux messieurs engagés dans une très sérieuse conversation. Le coq imbécile est un nain qui courtise déjà sa poule bien qu'il n'y ait pas de concurrents en vue. Pas de chat ni de chien. Je verrai seulement deux ou trois de ces derniers dans le village et ils sont chassés dès qu'ils s'approchent.

Les deux femmes de la maloca s'entraident. Kawa ravive le feu et Analú prépare le bejo. Elle prend de la farine de manioc dans de grands sacs, ajoute un peu d'eau, malaxe pour faire des grumeaux et les passe au tamis au-dessus d'une grande plaque sèche en terre cuite de 80 cm de diamètre, puis égalise ensuite à la main avec d'amples mouvements circulaires. La chaleur agglomère les grains qui forment

Tanguru, Brésil, 2003 – Analú et son enfant (Photo E. Rengade).

une énorme crêpe souple et épaisse qu'elle retourne un instant, la plie en trois et la jette sur un tapis en nervures de feuilles de palmier. Pas d'appel à table, il n'y en a pas, chacun se sert selon son envie. Poisson et bejo donc pour le petit-déjeuner. Pas de café ni de thé. Poisson et bejo, tous les jours, à tous les repas, donc pas de vaisselle à faire, à part les grandes casseroles en aluminium qui servent surtout de récipients à eau. On nous offre aussi un fruit sauvage agréable, le pequi, dont c'est la pleine saison, et nous buvons comme tout le monde l'eau du fleuve ou le mingao, de l'eau où trempent les restes de bejo. Pas de sucre, pas d'alcool, pas d'huile, rarement du sel, toujours servi à part avec un peu de piment séché. Ce régime doit fort bien convenir aux gens car tous sont très musclés et conservent toutes

leurs dents. Le seul obèse est le fils du chef, mais c'est peut-être bien pour un futur cacique.

Une fois la nourriture préparée et l'eau rapportée du fleuve, les femmes retournent à leur hamac, ce qu'elles feront très facilement tout au long de la journée. Pas de stress ici. Je me réfugie dans le mien pour fuir la chaleur de l'extérieur et profiter de cet excellent poste d'observation.

Les enfants vont et viennent. Certains ont des bicyclettes. Les garçons jouent au football, les filles chantent, s'occupent des plus petits, font enfin comme tous les enfants du monde pour peu qu'on les laisse exprimer leur imagination. Tous vont se jeter dans le fleuve au moindre prétexte.

Pas une fois je ne les ai vus se bagarrer ni les parents leur faire des remontrances. Un des petits garçons de notre maloca s'est profondément coupé la main avec un couteau. Aucun cri, aucune pleurnicherie ni réprimande, sa mère se contente de laver et panser la plaie avant de lui redonner la lame.

Un homme nu arrive de la pêche et dépose un piranha de plusieurs kilos sur le sol, ce sera pour notre maloca. Au retour de la pêche, chacun garde ce dont il a besoin et met le reste à disposition de la communauté au centre de l'immense place, ainsi tous peuvent manger. Je ne sais pas si cela est valable seulement pour la pêche et me demande ce qui se passera lorsqu'il y aura des réfrigérateurs. Que deviendra alors le «ce dont on a besoin»?

Déjà l'heure du départ. Que peut-on prétendre connaître, comprendre ou apprécier en un temps si court? Alors pourquoi sommes-nous si enthousiastes, mes amis et moi? pourquoi en parlons-nous pendant des jours? pour avoir été dans un village où il n'y a rien? où le bejo et le poisson vous restent coincés en travers de la gorge? où l'on ne comprend pas un mot de la langue? où l'on essaie de vous arnaquer?

J'ai dans ma bibliothèque un livre qui traite des Indiens du Paraguay et qui s'intitule La belleza de los otros, *la beauté des autres. J'aime beaucoup ce titre. Et si c'était de ça dont il s'agis-*

sait ? de la beauté, pas celle des paysages ni celle du dépaysement, mais celle qui luit dans tout être, là au fond. Ces gens, dans leur apparent dénuement, ont le pouvoir de montrer plus facilement cette simple vérité : que l'autre avant d'être différent est d'abord un semblable, quelqu'un qu'on reconnaît et en qui on se reconnaît.

Il y a cinq siècles, les Espagnols délibéraient à Valladolid pour savoir si les Indiens avaient une âme. Cette âme, moi je l'ai entrevue...

À hauteur de la cime des arbres, le Maule remonte les méandres d'une rivière de la forêt péruvienne. Des membres d'une tribu inconnue auraient été aperçus par des bûcherons et je fais un vol de reconnaissance. Rencontrer ces gens jamais contactés serait extraordinaire. Quelques traces de pas sur une plage, quelques abris provisoires s'écroulant déjà…, nous ne verrons rien de plus, mais je garde un souvenir émouvant de ce vol particulier, à la recherche des invisibles qui font écho à ceux de Patagonie que j'ai évoqués plus haut.

Calafate, 1997 – Les nuages d'onde, image des invisibles.

Réparer, se débrouiller

Dans les années cinquante, je voyais mon père fouiller dans son tas de ferraille lorsqu'il voulait construire un jouet, un outil ou une invention quelconque. Comme ceux de sa génération, il ne jetait jamais rien. J'ai retrouvé cette ambiance en Bolivie, on se débrouille avec ce que l'on a sous la main. Parfois une fourchette, un fil de fer, un morceau de bois, un paquet de cigarettes, un cordage font l'affaire. J'ai déjà parlé de la fourchette, le fil de fer a réparé la gaine du câble de l'accélérateur, le morceau de bois remplace sans problème une roulette de queue, et la cellophane du paquet de cigarettes étanche très bien un piston de frein hydraulique.

Bella Vista, 1976 – Réparation du frein du Cessna 180.

Que faire pour transporter un objet trop grand pour le

glisser dans la cabine ? Simple, on l'attache sur un hauban s'il s'agit d'une antenne ou du tripode d'un géomètre, ou sous l'avion dans le cas d'un voilier léger construit par un missionnaire nostalgique, et qu'on m'a donné dans un village. À 10 cm du sol, il est bien ficelé autour du fuselage, mais il nous faut rentrer par la petite porte des bagages. La vitesse chute de 20 kts, la température d'huile augmente un peu, tout va bien.

Pour continuer le forage, un puits de pétrole attend une sonde en acier. Elle est lourde et mesure 12 m, pas moyen de la fixer sous le fuselage à cause du train rentrant du Navajo Chieftain. Ce sera donc dessus avec des cordes et des sangles, et je décolle transformé en licorne. Après tout, les gringos ont bien mis une navette spatiale sur un Boeing 747.

Le pilotage de brousse pour les nuls : la débrouille, la débrouille et encore la débrouille.

Routine

Un mot banal générateur d'ennui mais qui peut se changer en tueur redoutable car imprévisible et invisible.

Le Chieftain que je pilote pour la compagnie pétrolière est en révision. J'aime bien cet avion avec lequel je vole deux à trois fois par jour vers deux forages différents en une routine endormeuse, si bien qu'une fois, je vous l'ai dit, je m'étais trompé de destination… On me donne d'abord un Cessna 404 Titan, pas mal, puis un Beechcraft B 55 qui n'a plus de miroir extérieur ni de lampe témoin

pour indiquer si le train d'atterrissage est bien rentré ou sorti. Pas de problème, un train qui descend, ça s'entend.

En finale à Santa Cruz, je récite la litanie de l'ACHEVER : atterrisseurs ? sortis et verrouillés. L'avion est freiné, les vérins couinent et grincent jusqu'au clac clac du verrouillage, je suis prêt.

La tour s'invite,

— Charlie Papa 722, je vous conseille d'abord un passage, votre train ne semble pas sorti.

— OK pour un passage et je recycle.

— Charlie Papa 722, votre train a l'air verrouillé maintenant, autorisé piste 33.

Mille sabords ! en recyclant, mes doigts ont trouvé la manette en position haute ! Je me pose et rumine. Hallucinant ! j'ai tout inventé dans ma tête, le freinage aérodynamique, le bruit des vérins, tout l'ACHEVER y est passé. Routine, illusionniste perverse.

Ridicule

Situations comiques pour les uns, embarrassantes pour les autres…

En route de Panama à Cali avec un chargement de montres et de parfums, voilà deux heures que j'ai une forte envie de pisser. La tour de contrôle me gare à cinquante mètres devant la terrasse de l'aéroport bondée de monde, et déjà les douaniers s'avancent. Tant pis, il s'agit d'une urgence, je n'ai plus le choix. La flaque grandit, les douaniers se rapprochent, rigolards devant ce Niagara interminable. Hem, bonjour Messieurs…

Aux USA c'est une autre affaire. Seuls sur le tarmac d'aviation générale éloigné des bâtiments de l'aéroport, un collègue suisse et moi venons chercher les Tomahawk, ceux dont j'ai déjà raconté les péripéties. Personne aux alentours, nous pissons contre la clôture.

Crissements de pneus, hurlements,

— Que faites-vous là ?

— Ben, nous urinons…

— Ne voyez-vous pas qu'on peut vous observer depuis la tour de contrôle ? crache l'uniformé, scandalisé par ces barbares indécents.

Ladite tour est à 400 m… Autre pays, autres mœurs, comme quoi, même la pisse c'est culturel.

Pour terminer ces histoires de pipi caca, retour en brousse. Mon voisin me demande un peu d'essence pour tuer les cafards de ses chiottes car ils lui chatouillent les fesses. Je draine un litre du réservoir de l'avion et lui tends le récipient qu'il jette dans le puits des latrines au fond du patio. S'apercevant qu'il n'a pas de feu, il retourne en chercher dans sa cuisine. Crac, l'allumette disparaît dans le trou et baoum ! plus de cafards, plus de chiottes non plus, l'explosion des vapeurs a tout fait voler en éclats.

L'absurde incite parfois à la pitié tant la personne devant vous s'enfonce, persiste et persévère dans sa connerie. Je reprends la suite de la panne en Amazonie, celle où l'essence avait bouffé les joints.

In search of the mapinguari est un film tourné en 1997 dans la réserve des Indiens Mundurucú. Les cinéastes viennent filmer un ornithologue persuadé de l'existence du mapinguari, un animal mythique genre yéti de l'Amazone, dont tout le monde parle mais que personne n'a vu, et

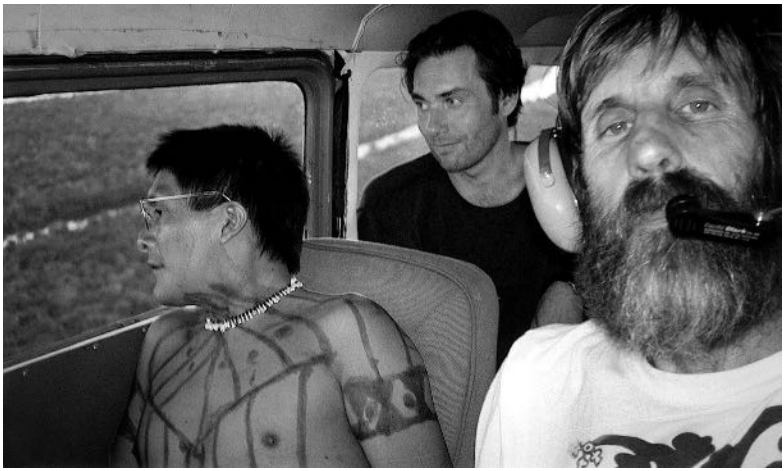
nous nous embarquons dans la plus loufoque des expéditions…

Voler en Amazonie est toujours impressionnant. Quelle que soit la direction une mer vert sombre emplit l'horizon, une mer qui a ses humeurs, ses îles, ses blessures aussi. Ce jour-là, c'est calme plat.

— On se sent petit et vulnérable, dit Andrew à l'arrière.

— Aie la foi mécanique, mon fils, réponds-je, moqueur.

Ayé, le fils du chef mundurucú, est un copilote peu banal. Torse nu et visage tatoués de noir, un collier de coquillages blancs autour du cou, il porte lunettes et tente de s'y retrouver dans son territoire défilant sous les ailes de l'avion. Au bout de cent cinquante kilomètres vers le sud-est de Jacareacanga, il pointe du doigt la mission de Cururú, où habite son père.



Territoire mundurucú, Brésil, 1998 – En vol avec le fils du chef et Andrew, le cinéaste anglais.

À peine descendus de la carlingue, nous sommes entourés d'une nuée d'enfants et d'adultes tout excités à la vue de notre avion rouge, la couleur préférée des Amazoniens.

Le village entier est présent dans la grande maison de réunion où Andrew doit présenter le projet de recherche du mapinguari. Hommes et femmes tous abondamment tatoués de noir sur le visage écoutent en silence, posent une question traduite par Ayé en portugais, l'un après l'autre, sans pagaille. Les enfants, tranquilles eux aussi, forment un gros tas de membres et de corps se mouvant lentement comme un énorme blob.

La question est vite réglée lorsque les Mundurucú se rendent compte que l'expédition ne va pas affecter leurs terres trop souvent envahies, surtout par les chercheurs d'or, et bien que le chef ne demande rien, Andrew offre en remerciement un chèque pour l'association de défense de leurs droits qui siège à Jacareacanga.

Je sors avant la fin de la réunion et flâne dans le village. Une vieille femme m'appelle, me prend le bras pour me faire asseoir devant un fruit vert pâle et rond,

— Genipapo dit-elle, montrant le fruit puis le tatouage sur sa joue.

La femme pose mon bras sur ses cuisses, mouille une poudre noire avec un peu d'eau dans une calebasse et saisit une mince baguette de bois,

— Genipapo ? dit-elle d'un ton interrogatif.

— Euh, sim…

Elle me fait signe de ne pas bouger et commence à dessiner un bracelet de motifs triangulaires sur mon bras gauche.

Les enfants, jamais loin et toujours curieux, nous entourent joyeusement. La femme, absorbée par le tracé, parle doucement, comme pour elle-même, et se contente de sourire lorsque le travail est terminé.

— Elle se moque de mes poils, mais c'est plutôt joli, pensé-je, mon premier tatouage !

Ayé vient me chercher pour repartir, regarde l'œuvre d'art exhibée fièrement et approuve de la tête,

— Fica duas semanas, depois vai embora.

— Ça dure deux semaines avant de s'en aller ? bon, ça me va, c'est un joli cadeau qu'elle m'a fait là, tu veux bien la remercier dans votre langue ? Dis-lui qu'on ne se reverra sans doute jamais, mais que je ne l'oublierai pas.

Barra Sâo Manuel, Brésil, 1998 – Andrew filme mon Cessna qui se pose sur la piste des garimpeiros. Le rio est juste derrière en contrebas.

— Encore un porte-avions !

Je jure en apercevant la piste abandonnée mais propre de Barra Manuel, d'où nous irons à la recherche de la bête mythique.

Plus courte encore que celle du sauvetage des Anglais, celle-ci est en légère pente, une extrémité fichée dans la colline boisée, l'autre tombant par un à-pic de cinquante mètres au-dessus de la rive du Tapajós. Se poser n'est pas un problème.

Sans perdre de temps, l'équipe de tournage part monter le campement pendant que, aidé de deux péons arrivés en pirogue à moteur avec le matériel, je m'attelle à nettoyer la piste à la machette, et aussi les arbustes au bord du précipice afin de la prolonger de quelques mètres. Puis je remonte dans l'appareil pour faire un essai de décollage et j'en conclus que je ne peux prendre que deux personnes à la fois si nous ne voulons pas nous retrouver dans les arbres en contrebas,

— C'est déjà ça, dis-je aux péons qui en ont vu d'autres, heureusement que j'ai 325 cv sous le capot de cet avion ! Vous avez fait du bon boulot et merci du coup de main, moi je repars chercher les scientifiques et le reste de l'équipe, retour dans deux heures environ.

Georges, le paléontologue, est déjà arrivé à Jacareacanga. Petit et bien enveloppé, il a un air bon enfant qui contraste avec la froideur aristocratique d'Adam, l'ornithologue chef de l'expédition.

Autour du feu de camp, la conversation tombe à mesure que baissent les flammes et bientôt chacun part se coucher. Bien installé dans un hamac entouré d'une moustiquaire à manches pour couvrir les cordages, j'écoute les bruits de la nuit résonnant dans la forêt, vrombissements de moustiques, coassements de grenouilles arboricoles, floc d'un poisson pourchassé, ululement d'un hibou, craquements de branches brisées par une course… L'oreille aux aguets, j'espère entendre le claquement de mâchoire d'un pécari, l'extraordinaire cri du grand ibijau ou, mieux encore, l'appel d'un jaguar. Je l'entends dans le rêve où je me suis glissé.

L'aube peine encore à s'infiltrer sous la cime des grands arbres, nous marchons en file indienne et en silence derrière les hautes bottes de caoutchouc de l'ornithologue. Chapeau de cow-boy, foulard coloré autour du cou, che-

mise beige, pantalon fourré dans les bottes et fusil en bandoulière, Adam est la parfaite caricature d'un Anglais du temps des colonies.

— Mais pourquoi s'habille-t-il comme ça ? me moqué-je, ça me rend mal à l'aise, de plus il va cuire dans son jus avec ces bottes, et pourquoi un fusil ?

Moi je suis en tongs à la fin de la colonne avec les péons qui, eux, marchent pieds nus, machette à la main comme tout homme de la forêt. Caméraman et preneur de son vont et viennent incessamment comme des fourmis contrôlant leur troupeau de pucerons, suant déjà mais ne se plaignant jamais, passant d'un gros plan à une demande d'impressions prise sur le vif.

— Trabalha muito essa gente, ose un péon.

— Tu as raison Joâo, c'est comme ça qu'on reconnaît les gens des villes, ils ne savent pas s'arrêter.

Comme pour me contredire, la colonne stoppe. Adam montre du doigt quelque chose par terre,

— Là, j'en suis sûr, une déjection de mapinguari ! Donnez-moi un sac en plastique, il faudra l'analyser pour savoir ce qu'il mange, et vous les péons, cherchez des empreintes !

Eh bien, me dis-je en moi-même, si on trouve des traces au bout d'une heure de marche, ce coin doit être bourré de mapinguaris ! Je fais un clin d'œil au péon qui me suit,

— Joâo, ce tas de merde, là, c'est du crottin de tapir, non ?

— Sim senhor, répond Joâo ingénument et sans hésitation.

J'aime la simplicité de ces gens du campo qu'on dit pauvres et ingénus mais qui sont si riches de cœur. Que ce soit ici ou en Bolivie, ceux-là du bas de l'échelle, ceux qui savent qu'ils ne savent pas, mais qui savent bien

d'autres choses, sont d'une honnêteté profonde envers eux-mêmes, les autres et la nature, leur mère au-delà de la leur. Ils sont ce qu'ils sont et ils l'acceptent, là est leur force. Me revient le sens du mot *ingénu* chez les Romains : une personne née libre.

L'équipe de tournage entoure le paléontologue qui sue déjà à grosses gouttes. Le malheureux est habitué aux déserts, pas à ce hammam amazonien. En s'éventant avec son chapeau, il chasse autant les moustiques que les questions insidieuses des Anglais, en répétant qu'il faut d'abord faire des analyses.

Vingt minutes après leur départ, les péons réapparaissent chacun de leur côté mais pas du tout par où ils étaient partis. J'envie leur sens de l'orientation.

— Pas de traces ? demande Adam, impatient.

— Nenhuma, senhor, nenhuma, nada !

— Vous avez mal cherché, je suis sûr qu'il y a des mapinguaris dans le coin.

Le crottin dûment collecté et étiqueté, la marche reprend. Pas pour longtemps. Adam fait signe à la troupe de l'attendre et disparaît entre les troncs, un sac de toile à la main.

— Une envie pressante ? suggère quelqu'un.

Soudain retentit un hurlement de sirène qui nous ramène immédiatement aux bombardements de Londres dans les films de la Seconde Guerre mondiale. Tous se regardent, interloqués. Puis l'un pouffe et nous partons d'un rire franc, sauf les timides péons et Georges, indécis sur le comportement de son collègue.

— My goodness ! c'est ça le cri du mapinguari ? réussit à articuler Andrew, Brad ! tu enregistres j'espère.

— Alors arrêtez de rigoler, bandes de nazes !

Adam avait emporté un mégaphone en prévision de ces appels qu'il renouvelle pendant une dizaine de minutes, ce qui permet à Brad de recueillir la plus surréaliste des bandes sonores qu'il ait jamais enregistrée. L'ornithologue revient vers le groupe, l'air un peu déçu qu'aucun mapinguari ne réponde à ses appels, et personne n'ose lui poser la question qui brûle toutes les lèvres,

— Mais comment connaissez-vous le cri d'un animal mythique ?

Andrew lui demande ce qu'il aurait fait dans le cas d'une apparition soudaine de l'animal.

— Je l'aurais tué, répond le cinglé sans sourciller, il me faut un spécimen pour que la communauté scientifique ait des preuves de son existence, sans preuves je ne peux pas écrire un papier.

— Et s'il n'en restait plus qu'un ? avance un autre.

— Ce serait un mauvais coup du sort mais au moins on saurait qu'il avait existé.

— Un plus-que-parfait révélateur, marmonné-je en me retournant écœuré, la seule chose qui l'intéresse c'est d'avoir son nom sur une étiquette attachée à un orteil de la bête empaillée et exposée dans une vitrine, la *collection attitude* imbécile…

J'en ai déjà rencontré des Adam de tous poils, exclusivement préoccupés par leur carrière et voulant à tout prix se distinguer du lot. Il leur faut donc pondre des papiers qui ne sont lus que par les spécialistes, et encore… Quant à l'utilité ou à l'application de leurs recherches, ils s'en foutent royalement, sauf si cela contribue à leur notoriété. Pathétique. Par surcroît, ces gens-là font jouer leurs relations pour devenir conseillers des politiciens. Happés par le pouvoir, ils se pavanent avec une suffisance proportionnelle à leur incompétence, n'hésitant pas, pour

certains, à mettre leur nom à la place de celui d'un collègue qui aurait fait une recherche intéressante. Là, on tombe carrément dans l'escroquerie.

Au campement nous attend une délicatesse locale, de jolies larves de coléoptère, grosses comme le petit doigt, blanches et grasses à souhait, extraites par les péons des fruits très durs du palmier babassú dont elles se nourrissent de l'amande.

— Crues ou rissolées ? demande la cuisinière.

— Les deux ! répond Brad, et tous doivent y goûter un par un !

— Défi relevé ! s'élèvent quelques voix guère enthousiastes.

Le jeu commence, Andrew filmant les hésitations et les grimaces, les autres encourageant le cobaye. Une consistance crémeuse, un goût de coco. Force et aveuglement des préjugés qui nous cachent la réalité, en fait c'est délicieux.

Les cinéastes sont d'une aimable férocité. Sachant qu'ils n'ont qu'une infime chance de filmer un yéti amazonien, ses membres se délectent de l'absurdité de la situation en s'efforçant d'arracher aux acteurs ce qu'ils n'osent pas dire caméra sous le nez. Le côté sympathique de la perfide Albion, pensé-je un soir dans mon hamac, well done my friends !

Le pauvre Georges en fait les frais plus que tous. En tant que scientifique il ne peut admettre que son collègue s'est enlisé dans les marais de la croyance et il en souffre visiblement, mais la meute ne le lâche pas. Le troisième jour, épuisé par la moiteur et son embonpoint, harcelé par les moustiques, il craque. Jetant soudain son chapeau par terre, il s'assoit sur le sol en jurant et refuse de faire un pas de plus,

— Damned ! j'en ai marre ! cette expédition est ridicule ! mais qu'est-ce que je fous là ! [Tiens, lui aussi…], j'ai été roulé !

Quelques larmes de rage coulent sur ses joues mal rasées. Les Anglais le filment d'abord, le consolent ensuite, les péons observent, Adam ne dit mot. Finalement le paléontologue se lève et s'excuse en bredouillant quelques mots inintelligibles. Comme pour faire oublier l'incident, des pécaris en vadrouille font bruyamment claquer leurs mâchoires en signe d'avertissement lorsqu'ils sentent les humains à quelques mètres.

À mon grand regret, la semaine s'écoule rapidement entre marches en forêt et vols pour filmer la canopée avec Andrew, qui semble apprécier les décollages sportifs. Je me lie d'amitié avec les péons mais aussi avec les membres de l'équipe de tournage, indifférents à l'absence de confort, toujours de bonne humeur et très professionnels. Il n'en est pas de même avec Adam perdu dans sa folie.

Seul sur le chemin du retour vers la Bolivie, je revis cette expérience hors du commun : aller à la chasse d'un mythe en Amazonie.

Si le ridicule tuait, le gars serait mort sur place. Quant aux autres, ils ont bien failli mourir aussi, mais de rire.

Après la rigolade, la réflexion, et je ne peux m'empêcher d'écrire une lettre aussi décalée que l'expérience que nous venons de vivre.

Cher Mapinguari,

Une bande d'humains ignorants et patauds t'a harcelé au nom de la science, s'est invitée dans ton territoire, a foulé ses espaces écrits depuis des millénaires par ceux qui y vivaient, comme toi, ou qui y vivent encore.

Tout ça pour rien, ont dit les scientifiques qui ne t'ont pas trouvé.

Nous avons fait un film sur un non-sujet, ont renchéri les cinéastes britanniques en rigolant. Et moi j'ai pensé : quelles découvertes, que de questions pendant cette poursuite d'un fantôme !

La bêtise humaine, bien sûr, toujours présente, bardée d'orgueil, imperméable et aveuglante. Elle peut être contagieuse, surtout parmi ceux qui savent. Par opposition, la richesse des simples : le péon à l'aise dans sa forêt comme le poisson dans l'eau, le regard mystérieux de la petite Amérindienne. Un autre monde. Entre les deux, la force de l'humour, outil de survie par excellence.

Je rentre chez moi, seul, survolant l'océan vert. Un estran s'y est ouvert, je ne le regarderai jamais plus de la même façon. Tu n'existes plus depuis longtemps, et pourtant tu perdures par un simple mythe. Grâce à toi, ma vie s'est enrichie d'une expérience qui, je le sais, aura une influence sur son cours.

Alors, obrigado Mapinguari, longue vie à toi dans les rêves des hommes.

Rendez-vous

La vie m'a donné rendez-vous et je suis allé à sa rencontre, très tôt, dans la ferme de ma grand-mère, où elle m'a offert les beautés de la nature. Facétieuse, elle m'a envoyé plus tard vers un continent que je n'aurais jamais imaginé fouler du pied.

Un double amour y est né, celui de la femme devenue ma compagne et celui de mon métier. Les deux ont eu des rejetons, de magnifiques enfants d'un côté, un regard sur le monde de l'autre. Triple amour en fait, car celui de mon enfance, la nature, non seulement ne m'a jamais quitté, mais n'a fait que grandir face à la diversité et à

l'immensité des Amériques.

Comment ne pas me sentir comblé par ce trio ? À la question *avez-vous eu une vie heureuse et bien remplie ?* je cocherais la case sans hésiter ! Euh, dîtes-vous, c'est du passé cher ami… C'est vrai, ma seconde existence, qui me tient accroché comme bernique sur son rocher en Bretagne, n'a rien à voir avec la première. Encore une blague de la vie par ce rendez-vous si différent ? Là, je n'ai pas de réponse, mais ce regard sur le monde dont je parle plus haut m'a permis de m'adapter sans difficulté à mon nouvel environnement marin et musical. Quant à la liberté aérienne, il m'en reste une plume, celle qui écrit ces mots.

Par l'écriture, j'ai pris rendez-vous avec toi, lecteur. Ce récit s'achève, j'espère que la rencontre a été belle. Peut-être en restera-t-il quelques traces ?

Épilogue

Migration

En ce premier jour de printemps, les bernaches sont encore là, sur la grève rocheuse. Ces oies me parlent car elles vont très bientôt migrer vers le nord. Une sève nouvelle monte en moi. Bouger, explorer, mais aussi lâcher –le vrai début de tout voyage– quitter son confort, ses habitudes, ses amis, la famille. Non, migrer n'est jamais simple, je l'ai fait deux fois.

D'abord au printemps de ma jeunesse, le regard droit devant, avide des nouveaux paysages du Sud. Climat, flore, faune, langue, culture, métier, amours, j'ai été servi. Apprendre, comprendre, goûter, admirer, explorer, s'étonner, découvrir, subir parfois, une gourmandise permanente qui ne m'a jamais rassasié. Comme les bernaches au bout du voyage, j'ai fait mon nid en ces lieux d'alternance des saisons des pluies et des saisons sèches, où la lune et les constellations se lisent à l'envers, où le soleil de midi est tantôt au nord tantôt au sud.

Et puis l'automne est arrivé, le mien. On ne rentre pas chez soi au bout de quarante ans, on migre de nouveau. Le hasard de ma navigation m'a amarré sur un rocher bigouden, l'un des multiples mondes où j'aurais pu me poser. La gourmandise de ma première migration renaît, sans doute moins fougueuse mais bien présente et elle éblouit ma vie tout autant que la première.

Les bernaches prennent leur envol près de la chapelle de la joie, témoin séculaire des départs au-delà de nos horizons, parfois vers un naufrage, parfois vers la vie comme aujourd'hui. Bon vent mes sœurs les oies.

Une seconde vie

Au long de la baie d'Audierne, me voilà en train de pédaler sur le Hent avel an heol, la route du vent solaire, joli nom qui vaut bien un arrêt pour admirer l'océan. Ailes étendues, un goéland marin fait tranquillement du vol de pente sur le cordon dunaire. Il n'en faut pas plus pour titiller mon imagination et je pars dans un dialogue farfelu,

— Salut le goéland malin, tu ne te fatigues pas beaucoup, hein ?

— Économie d'énergie, mon vieux, c'est à la mode.

— Et tu ne t'ennuies pas à force de tant d'allers-retours ?

— J'aime la musique.

— La musique ?

— Celle du vent dans mes plumes et sur le sable des dunes, la vague et son écume, qui étale ses atours de dentelle sur la plage.

— Pas mal pour un goéland ! Moi aussi j'aimais la musique rassurante de mon moteur, celle, silencieuse mais visible, des ondes semant le ciel de nuages lenticulaires à chaque crête de leurs ondulations. Les paysages eux-mêmes ont leur musique propre : la sourdine de la neige et des nuages cotonneux, les graves des montagnes assoupies, les feulements du fouillis de la forêt, le cristal des

torrents turbulents, héee !

— Tu soupires, des regrets ?

—Non, je soupire de bonheur, car il me suffit, comme maintenant, de les évoquer et les invoquer pour les revivre.

— Tu es un oiseau comme moi, donc.

— Oui, j'en suis un, bien que je ne vole plus. Les voyages étaient ma vie, maintenant je les évite.

— À mon tour d'être étonné…

— Les déplacements actuels s'apparentent à la téléportation, le but a remplacé le chemin, un lien est rompu.

— Je te comprends mon ami, l'harmonie est aussi vitale dans ton monde que dans le mien.

— Tu as raison, c'est peut-être ça notre musique, ce qui nous relie toi et moi, et celle de la vague qui s'affale, celle du vent qui fait crisser le sable, rien que des vibrations, des harmonies comme tu dis. Et allons plus loin, plus haut, là où le vent solaire enveloppe les sphères célestes, dont la nôtre qui vibre sous ses caresses…

— Hé l'humain, redescends ! tu vas manquer d'oxygène et rater ton atterrissage ! Chao l'ami, enchanté d'avoir partagé avec toi.

— Attends, tu devrais lire *Jonathan Livingstone le goéland*, tu pourrais être son cousin, mais lui, au moins, il appréciait la poésie…, merci quand même.

La baie s'offre au soleil, une langueur subtile monte de la plage. L'océan immuable m'entraîne vers la contemplation. Vide et horizon. C'est beau.

À mes arrière-petits-fils, qui, je l'espère, sauront vivre en accord avec notre merveilleuse planète.

Penmarc'h, mai 2023

Et encore quelques photos…

Santa Cruz, 1989 – Le mauvais temps arrive du sud sur les dunes.

Santa Cruz, 1983 – En Condor sur les dunes et leurs lagunes.

Samaipata, 1983 – Essai d'un pendulaire équipé d'un moteur de 12 cv, avec lequel je me suis crashé deux minutes plus tard mais sans dommages. J'y ai adapté un siège et des commandes conventionnelles. Baptisé Coucou, sa vitesse de croisière était celle d'un coureur à pied.

Santa Cruz, 1986 – Un autre usage moins risqué des ULM.

Un Cricri semblable à celui que j'ai construit. Je l'ai livré à son propriétaire après avoir fait le vol d'essai, d'abord attaché sur le toit d'une Land Rover lancée à vive allure pour tester les commandes (sensibles), puis sur la piste de Viru Viru. Un pilote militaire s'est chargé de le casser …au roulage !

Santa Cruz, 1977 – Dernières instruction sur l'avion agricole Thrush Commander de 600 cv radial.

Santa Cruz, 1977 – Le Trush avant le décollage.

Je ne peux que répéter : l'épandage, c'est dégueulasse.

Santa Cruz, 1980 – Décollage du Piper Navajo Chieftain de l'aéroport du Trompillo. Moteurs turbocompressés de 350 cv.

En vol, 1980 – Un café en croisière à 10 000 pieds avec le Chieftain.

La sonde que j'avais attachée sur la cabine dépassait le nez de l'appareil. Un job intensif avec un avion intéressant, mais trop monotone.

Santa Cruz en 1985.

La ville a bien grandi depuis et l'agglomération dépasse les deux millions d'habitants (2023).

L'aéroport du Trompillo au milieu à droite existe toujours en pleine ville. Les parachutistes se larguaient sur le seuil nord, là où se trouvent les hangars, et aussi sur le stade qu'on aperçoit dans le prolongement de la piste.

Viru Viru, le nouvel aéroport international est visible tout en haut à droite. Il est maintenant entouré de quartiers.

Santa Cruz, 1992 – L'Hélio 700 utilisé pour les sauts en parachute, la photo, les expéditions scientifiques et autres. Il utilise le même moteur que le Piper Chieftain.

Serranía de Santiago de Chiquitos, 1991 – Un excellent avion pour se poser n'importe où.

Pajarral, 1992 – Le résultat d'un violent cheval de bois après un atterrissage vent arrière par un pilote inexpérimenté. Cet avion ne pardonnait pas ce genre d'erreur.

Tucavaca, 1991 – Séchage de nos tentes après la pluie.

La Dolorida, 1997 — Le Maule sur la piste enherbée de l'estancia de Hans Ertl, cinéaste des jeux olympiques de Berlin en 1936, ancien de Stalingrad et alpiniste.

Flor de Oro, 1997 – Derrière le panneau, le rio Guaporé et le Brésil.

Bella Vista, 2005 – Le Maule M 5 dans toute sa splendeur. Moteur Lycoming 235 cv à carburateur. Le seul avion qui m'ait appartenu (en société avec Willy le photographe). Nous avons été partout pour le livre *La Bolivie vue du ciel*. À son actif, le plus haut décollage de ma carrière à 4400 m.

Chaco, 1998 – Les vols éprouvants des recensements des guanacos. J'ai coupé le tableau de bord du Maule à droite pour y poser les appareils photos. On voit très bien sous le pare-brise, le V des tubes d'acier qui nous a évité d'être décapités par le câble (voir page 45).

Floride, 1997 – L'excellent Piper J 3 de 85 cv de mon entraînement en monomoteur hydravion. C'est avec lui que j'ai décollé en rond.

Floride, 1997 – Le cockpit bizarre du Twin Bee UC-1 de ma qualification commerciale en hydravion bimoteur.

Australie, 1997 – Les hamacs dans l'Avion (Explorer II).

Australie, 1997 – Avec l'Avion dans la traversée du golfe de Carpentaria.

Patagonie argentine, 1997 – Au ras de la plage vers le sud en Cessna Centurion. Les guanacos nous regardaient du haut du plateau.

Ushuaïa, 1997 – Trois cents chevaux au chaud sous la couverture et la batterie avec nous à l'hôtel.

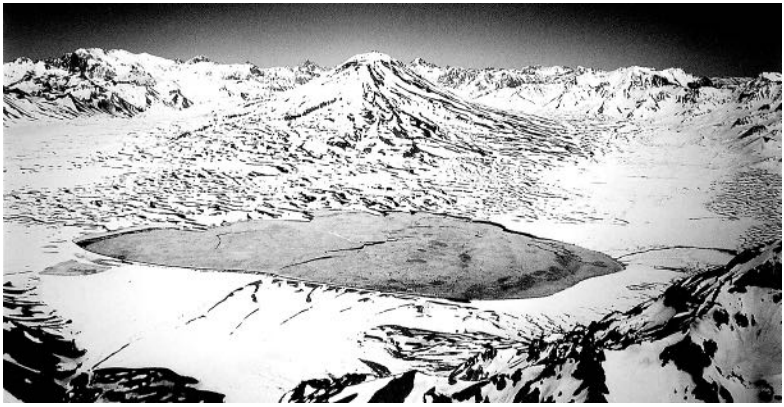
Canal de Beagle, 1997 – Le passage des 55° sud, ça se fête !

Lago Argentino, 1997 – La langue du glacier Upsala de 60 km de long. Nous sommes en route vers le Fitz Roy à l'autre extrémité.

Patagonie 1997 – Ça turbule sec entre les pics, d'où le flou du tableau de bord.

Calafate, 1997 – Refueling avant de remonter vers le nord. Ce Centurion est un des premiers modèles, au train différent.

Formosa, 1997 – Pause rapide avant de continuer la journée. Pendant deux mois et deux cents heures de vol, nous avons sillonné deux fois l'Argentine, soit grosso modo un tour de la planète.



Laguna Diamante, 1997 – Lieu du crash de Guillaumet en 1930.

Salar d'Uyuni, 1998 – Avec100 km de diamètre, la plus grande piste du monde à 12.000 pieds (3657 m) d'altitude, et lieu le plus bas de l'Altiplano bolivien.

Laguna Colorada, 1996 – 2400 m de long, ce n'est pas trop pour cette piste à 4300 m d'altitude.

El Palmar, Chuquisaca, 1995 – Débarquement de matériel, et en route pour 20 km à pied dans la montagne jusqu'au campement des biologistes.

Pando, 1992 – Mon lit dans la forêt pendant une expédition scientifique. La moustiquaire en coton est très supérieure aux tentes en nylon qui se font dévorer par les fourmis coupeuses de feuilles.

Et pour terminer, un peu de poésie…

Santa Cruz, aux dunes – Mon cerf-volant.

onde patagonique

blanche armada ancrée dans l'azur
les oblongues et diaphanes voilures
messagères du pacifique océan
chevauchent immobiles les vagues du vent

seraient-elles plutôt dociles cerf-volants
se laissant tenir en laisse indolents
par mille facétieuses petites mains
que sais-je si d'enfants ou de lutins ?

Guayaramerin
Cobija
Riberalta
Río Madre de Dios
Puerto Ustarez
Río Beni
Río Mamoré
Río Ibonamas
Magdalena
Santa Ana de Yacuma
Río Yacuma
Beni
Rurrenabaque
Trinidad
Río San Pablo
Andes
Lago Titicaca
Caranavi
Río Sécure
Copacabana
Río Grande
La Paz
Guaqui
Viacha
Río Chapare
Yapacani
Pan-American Highway
Río Desaguadero
Cochabamba
Charaña
Santa Cruz
Oruro
Altiplano
Alquile
Uncia
Lago Poopó
Challapata
Río Grande
Sucre
Tarabuco
Potosí
Río Pilcomayo
Salar de Uyuni (salt pan)
Camiri
Uyuni
Vallées
Villan
Tarija
Tupiza
Sud Lípez
Villazón
Yacuiba

BOLIVIE

2023

Sommaire

A

Allons-y ! 9
Amazonie 13
Animaux 18
Ailes 21
Atterrissages 29
Air 35
Accidents 40

C

Contact 50
Contrebande 52
Convoyages 56
Cocasse 62
Connerie 69
Courage 73

H

Hasard 82
Hélice 86
Humaine bêtise 90
Humains 93
Horizon 105
Humilité, humus 109

E

Essence 113
Extérieurs dégagés 113
Épandage 113
Écologie 113
Essence 114
Extérieurs dégagés 119
Épandage 122
Écologie 125

V

Vent 136
Voile 140
Vrais kifs 145
Vert 147
Viva Bolivia ! 150

E

Eau 154
Erreurs 164
Éloigné 176

R

Rencontres 180
Réparer, se démerder 188
Routine 189
Ridicule 190
Rendez-vous 201

Épilogue

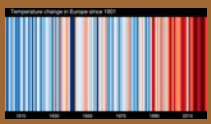
Migration 203
Une seconde vie 204

Et encore quelques photos… 203

Carte de la Bolivie 226

Dépôt légal juin 2023
jammeslois@gmail.com
150 exemplaires par BookPress.EU
ISBN 978-2-9577306-8-1

Quarante années d'anecdotes sont rassemblées ici en un bavardage faisant écho à l'exubérance amazonienne que j'aimais tant.

Mes ailes, car il s'agit ici d'un récit d'aviateur, se sont frottées aux arbres –parfois littéralement–, aux sommets andins, aux âmes des Indiens disparus, aux contrebandiers, à la peur, à l'absurde, au sublime, à la mort.

18 €