

## Un pilote arrive... Un pilote s'en va...

Le JODEL amorce le dernier virage, la piste sera bientôt devant l'avion. D'un coup d'œil attentif Francis Dubois observe le comportement et les manœuvres de l'élève-pilote assis à ses côtés. L'aile droite s'abaisse doucement, puis, d'un mouvement régulier l'appareil retrouve une position horizontale, la double rangée de petites pyramides blanches s'offre à l'équipage, bien dans l'axe de la trajectoire.

Son regard survole le paysage de Sologne qu'il commence à bien connaître, cela fait maintenant deux mois qu'il assume ses fonctions d'instructeur de pilotage au sein de l'aéro-club qui habite ce modeste aérodrome. Là, vers le sud, le ruban bitumé qui dessert la petite plate-forme serpente entre les arbres avant de venir mourir face au hangar. Une *Dauphine* grise vient de quitter la route départementale et s'engage sur la voie d'accès aux installations.

— Voici Michel qui arrive !...

Le moteur de l'avion adopte un régime réduit, le futur pilote amorce la phase finale qui précède l'atterrissage. Francis Dubois est pleinement confiant, voici déjà plusieurs vols que cet élève exécute correctement cette manœuvre, et ce sans présenter le moindre risque ou nécessiter la moindre intervention de sa part.

Le tour de piste est effectué sans aucun danger, le pilotage est sain et ne présente aucun symptôme alarmant. Pour le jeune instructeur cela est satisfaisant, il est inutile de différer l'importante décision qu'il doit prendre, sa présence à bord de l'appareil devient dorénavant inutile pour la réalisation d'un simple tour de piste.

En cette fin d'après midi de septembre les conditions météorologiques sont clémentes. Le ciel accorde une fois encore ses faveurs afin de conclure cette première phase de l'instruction en vol dans de bonnes conditions. Il est important pour ce premier vol seul, pour ce lâché, que tous les atouts soient du bon côté. Le vent est calme, la manche à air est mollement ballottée par la brise bien dans le même axe que la piste. Le soleil, assez bas sur l'horizon à cette heure tardive de la journée, n'est aucunement gênant puisqu'il éclaire dans le dos lors de la délicate phase finale de l'atterrissage.

D'une main ferme le moniteur retient la manette des gaz et fait un signe enjoignant de regagner le parking. C'est décidé, il est totalement convaincu, le dernier tour de piste qu'ils viennent de conclure n'était nécessaire que pour lever l'ultime doute qui pouvait encore subsister dans son esprit, il lui permettait de rechercher la moindre faille qui aurait pu lui échapper jusqu'alors. Il lui permettait aussi, il faut bien l'avouer, de gagner un peu de temps pour finir de se convaincre lui-même.

L'appareil s'immobilise, il lui reste à franchir le pas, il déverrouille sa ceinture de sécurité et ouvre la verrière. Son élève paraît aussi décontracté que possible, Francis sait que celui-ci a compris où il veut en venir et il n'a pas à s'étendre en recommandations de toutes sortes. Il serait d'ailleurs trop tard pour reprendre toute l'instruction en

palabres stériles, ce serait aussi mettre en question ses qualités d'instructeur.

Un rapide coup d'œil à la jauge à essence lui apporte le motif à un dernier conseil, il ne peut tout de même pas abandonner son élève comme cela, sans ne rien lui dire.

— Dans le moindre doute, n'hésitez pas à remettre les gaz, il n'y a pas de honte à cela, vous avez assez d'essence pour tourner jusqu'à la nuit..., à tout à l'heure.

Lorsqu'il s'engage sur l'aile pour gagner la terre ferme, Francis Dubois sent son pilote un peu tendu, c'est tout à fait logique. Arrivé à quelques mètres de l'avion il se retourne et d'un geste bref donne le top du départ.

Michel s'approche et le salue.

— C'est un lâché ?

— Oui !

Le regard de l'instructeur accompagne l'appareil qui cahote maladroitement en rejoignant la piste d'envol au milieu des balises oranges. Il n'est pas très loquace avec son interlocuteur.

— Ce soir on va boire... !

Oui, bien sur, c'est une tradition bien établie que se doit de respecter un pilote qui vient d'effectuer son premier vol seul à bord de sa machine.

L'avion s'élance et prend son essor, après un court silence Michel reprend la discussion à peine ébauchée :

— Cette après-midi la radio a relaté un abordage en vol qui s'est produit hier, en fin de journée, sur un aérodrome de la région parisienne. Un Morane 500 et un Morane 317 se sont heurtés en plein vol au-dessus de la piste, dans ce dernier appareil, un jeune pilote de dix-sept ans faisait du remorquage de planeur..., il y a trois morts.

Michel a la voix brisée par cette tragique nouvelle, il est lui-même vélivole et fervent adepte des sports aériens. Le JODEL quitte le sol et commence sa montée.

— Tu ne sais pas où exactement ?...

La question s'est imposée d'elle-même, tout naturellement, Francis vient à peine de quitter la grande banlieue de la capitale, il connaît beaucoup d'aérodromes dans ce secteur et aussi pas mal de pilotes qui les fréquentent.

— Non, à la radio ils n'ont donné que de très peu de précisions sur ce fait divers.

Le jeune instructeur hante les terrains d'aviation depuis plus de huit années, ce n'est pas le premier accident mortel qu'il apprend, chaque fois cela le touche très profondément. C'est l'affirmation d'une réalité toute simple, l'aviation n'est pas dangereuse en soi, mais elle ne pardonne pas la moindre erreur et exige une grande rigueur de tous les instants.

La moindre faille est tout de suite exploitée par la presse à sensation, l'accident aérien est très médiatique, il est souvent spectaculaire avec ses photos d'épave dispersée et attise les sensibilités. Il permet aux détracteurs de cette aviation légère et sportive de donner libre cours à leurs critiques acerbes plus ou moins justifiées.

Sa récente qualification d'instructeur de pilotage donne un éclairage nouveau et particulier à ces faits divers. La responsabilité de celui qui assure la formation d'un pilote se présente sous une lumière différente. Elle ne se résume pas en la stricte application du programme prévu par les textes. Il est important d'étudier point par point tous les éléments de base du pilotage avec une méthode bien précise. Il reste un élément non négligeable et difficilement contrôlable qui ne répond à aucun critère de généralité, c'est le facteur humain avec tous ses inconnus.

L'instructeur a-t-il négligé ce petit défaut, parfois caractériel, ce petit détail presque insignifiant qui risque, un jour ou l'autre, de provoquer l'incident, l'accident.

L'incident, en aviation, est à proscrire totalement, dans la grande majorité des cas le risque est important, il serait bien dommage qu'une simple négligence, au départ, se transforme rapidement en une catastrophe, la troisième dimension ajoute un élément d'incitation à la prudence.

Un exemple bien simple lui traverse l'esprit, le pilote, l'élève pilote, a-t-il suffisamment observé la zone où il évolue avant d'entamer un changement de direction afin d'éviter un éventuel abordage, ou a-t-il simplement tourné la tête, par habitude, sans rien voir, seulement pour ne pas entendre son instructeur lui rabâcher ;

— et votre sécurité...

Bien des rapports d'accidents apportent la preuve que c'est uniquement la pratique fantaisiste de l'aviation légère qui rend cette discipline dangereuse. L'avion n'est pas dangereux, c'est le pilote qui le dirige qui peut l'être. Toute imprudence volontaire, par esprit de compétition

doit être totalement exclue du comportement de l'homme aux commandes d'un engin volant.

L'exhibitionniste n'a pas sa place dans le tour de piste d'un aéro-club, un terrain d'aviation n'est pas un cirque où l'on peut se protéger avec des filets.

Le pilote qui, sous prétexte qu'il comptabilise 100, 200 heures de vols ou même parfois beaucoup plus sur son carnet, se permet des fantaisies inconsidérées aux commandes de son avion pour épater la galerie devient un homme dangereux, pour lui et pour les autres qui lui ont confié leur vie. Cela frise parfois l'inconscience la plus complète et ne mérite aucune considération si ce pilote n'envisage pas un changement de comportement.

Il y a malheureusement des cas où la fatalité réserve de désagréables surprises, des cas où un concours de circonstances non prévisibles, avec une probabilité infime, place l'homme devant un état de fait qui le laisse sans aucune défense. Quelle que soit sa science du pilotage, l'affrontement avec les éléments naturels et le hasard ne laisse aucune chance à l'être humain.

Cela ne représente, heureusement, qu'un très faible pourcentage des accidents qui surviennent, et, peut être, ce tout petit détail presque imperceptible, sans signification apparente, aurait évité de se trouver entraîné dans cette dernière phase sans issue s'il avait été pris en considération. L'expérience du moniteur aurait dû tirer la sonnette d'alarme et faire prendre conscience au pilote de son entière responsabilité avec toute sa réalité ainsi que des limites d'utilisation de sa machine.

Les réflexions laissent la place à la réalité qui s'impose lorsque le JODEL se présente face à la piste. Le moteur a

changé de chanson, sa musique est plus discrète, les gaz réduits il a entamé sa descente vers le sol.

Michel respecte le silence de l'instructeur... L'avion se rapproche, cela semble correct. La prise de terrain est bien engagée. Francis n'a pas peur pour son élève, mais, toujours lors d'un « lâché », il reste le long de la rangée de balises, étreint par une certaine émotion et une petite appréhension. Il est vrai qu'il n'est moniteur que depuis quelques mois et il n'a pas encore l'habitude de cette épreuve humaine où il faut être apte à juger de la confiance que l'on peut mettre dans « l'homme », dans un autre que soi-même.

S'il arrivait quoi que ce soit, il serait totalement inutile puisqu'il n'est plus à bord de l'avion, prêt à reprendre les commandes... Ici il est aux premières loges et il sait que d'un regard furtif l'élève a relevé sa présence.

Les roues frôlent le sol sur près d'une centaine de mètres. C'est comme ci il était encore à sa place jusqu'alors habituelle, il sait que l'élève s'applique, il observe le moindre déplacement des gouvernes..., encore un petit peu de manche en arrière..., voilà, c'est bien... Un dernier contrôle de la direction et les roues prennent contact avec le pauvre gazon de la petite piste de Sologne que la bruyère grignote peu à peu. Le JODEL cahote joyeusement, comme s'il était heureux et satisfait de retrouver la terre ferme.

Francis avait bien tort de s'inquiéter, cela ne sert à rien mais ne se commande pas, un lâché, c'est tout de même quelque chose pour un élève en cours de progression, et aussi pour le moniteur qui en a pris la responsabilité. Pour lui, le retour de l'équipage est un moment d'intense émo-

tion, il a réellement l'impression, à ce moment là, d'avoir fait un heureux.

Le vol est terminé, l'avion rejoint doucement le parking, un seul tour de piste est suffisant afin de se convaincre que l'on est devenu le maître de la machine et que l'on est maintenant capable de s'en faire obéir sans aucune contestation possible.

Ce jeudi de septembre 1964 se termine devant le bar de l'aéro-club où un pilote, oui, maintenant c'est un pilote, fête son premier vol seul à bord de son avion.

\* \* \*

En ce vendredi après-midi les aiguilles de la montre ne semblent pas pressées d'indiquer dix-huit heures trente. De la fenêtre du bureau où Francis Dubois exerce ses talents de technicien il peut apercevoir, à côté des murs du bâtiment principal de l'usine, sur le parking réservé aux voitures du personnel, sa *deux chevaux* qui l'attend. Ce soir, dès que le klaxon aura retenti, il s'installera à son bord pour rejoindre son épouse qui se trouve à quelques cent vingt kilomètres d'ici, en direction de la région parisienne.

C'est l'aéro-club local qui lui a trouvé cet emploi dans une usine de mécanique de la région. Il n'est pas pilote professionnel et assume ses fonctions d'instructeur bénévole seulement en dehors de ses heures de travail.

Il n'a pas encore de logement dans cette petite ville où il réside depuis un peu plus d'un mois. Il habite, dans un confort relatif, une simple chambre mansardée dans un vieil immeuble du centre ville. Il quittera ce logis provisoire dès qu'un appartement lui sera attribué dans les

HLM en cours de construction, presque terminés, à quelques enjambées de l'usine.

Enfin les kilomètres de bitume déroulent leur interminable ruban sous les roues de sa voiture. En cette arrière saison la chaleur est lourde à supporter. L'été ne veut pas finir et le soleil couchant présage une agréable fin de semaine.

Un paysage connu défile sans grand intérêt pour le jeune homme, comme dans un film qu'il serait obligé de revoir pour la énième fois.

Voici les grandes arches du viaduc de chemin de fer qui enjambe la vallée du Loing et balise l'entrée de son village natal. La nuit est là et l'accompagne en cette fin de parcours. Elle recouvre la nature de son obscurité partiellement atténuée par la présence de lune. Le miroitement de la surface de l'eau lui rappelle qu'il longe le canal, ou plus précisément la courte portion de l'affluent de la Seine canalisée juste avant de se jeter dans le fleuve.

Dans quelques instants il sera chez lui, après une longue semaine d'absence, une semaine de travail de bureau qui lui laisse tout de même assez de loisirs, le soir venu, afin de se rendre sur l'aérodrome. Là, impatients, des élèves-pilotes l'attendent dès dix-huit heures trente, prêts à embarquer à bord du JODEL pour une leçon.

Machinalement, presque par instinct, il gare sa deux chevaux à une place autrefois habituelle, face à l'atelier de menuiserie de son père et se rend rapidement à la cabane aux planches disjointes qui abrite provisoirement son foyer, de l'autre côté de la route.

En embrassant son épouse, il aperçoit quelques larmes qui perlent au coin de ses yeux, cela n'est vraiment pas habituel et l'intrigue un peu...

— Qu'y a-t-il ?

— Jean-Claude..., elle ne peut terminer sa phrase, c'est inutile, il croit avoir compris.

D'un bond il est chez ses parents, un doute affreux lui a traversé l'esprit telle une flèche empoisonnée qui vient de toucher une cible sensible, Jean-Claude...

Là aussi l'accueil est meublé d'une grande tristesse, la larme à l'œil est présente.

Sans un mot sa mère lui tend le journal de la veille pour toute explication. Il constate qu'il était attendu.

Un titre en gros caractère, une photo, son attention se concentre sur ce fait divers qui occupe pratiquement une demi-page du quotidien régional. Oui, c'est bien ça, et il lit avidement, les yeux rapidement embués par les larmes qu'il ne peut retenir et contrôler, le texte danse devant lui.

Maintenant il comprend, sa mère l'observe, sans le moindre commentaire, c'est totalement inutile, son regard en dit suffisamment long et remplace tout discours de principe. Voilà ce qu'elle appréhende depuis des années, depuis que son fils pilote des avions...

Ce drame vient de réveiller en elle une fibre de l'instinct maternel qu'elle avait réussi à faire taire jusqu'alors, les craintes que les vaines paroles et explications de Francis n'ont jamais pu effacer ni enfouir en profondeur reviennent en surface. Dans ses yeux embués il lui