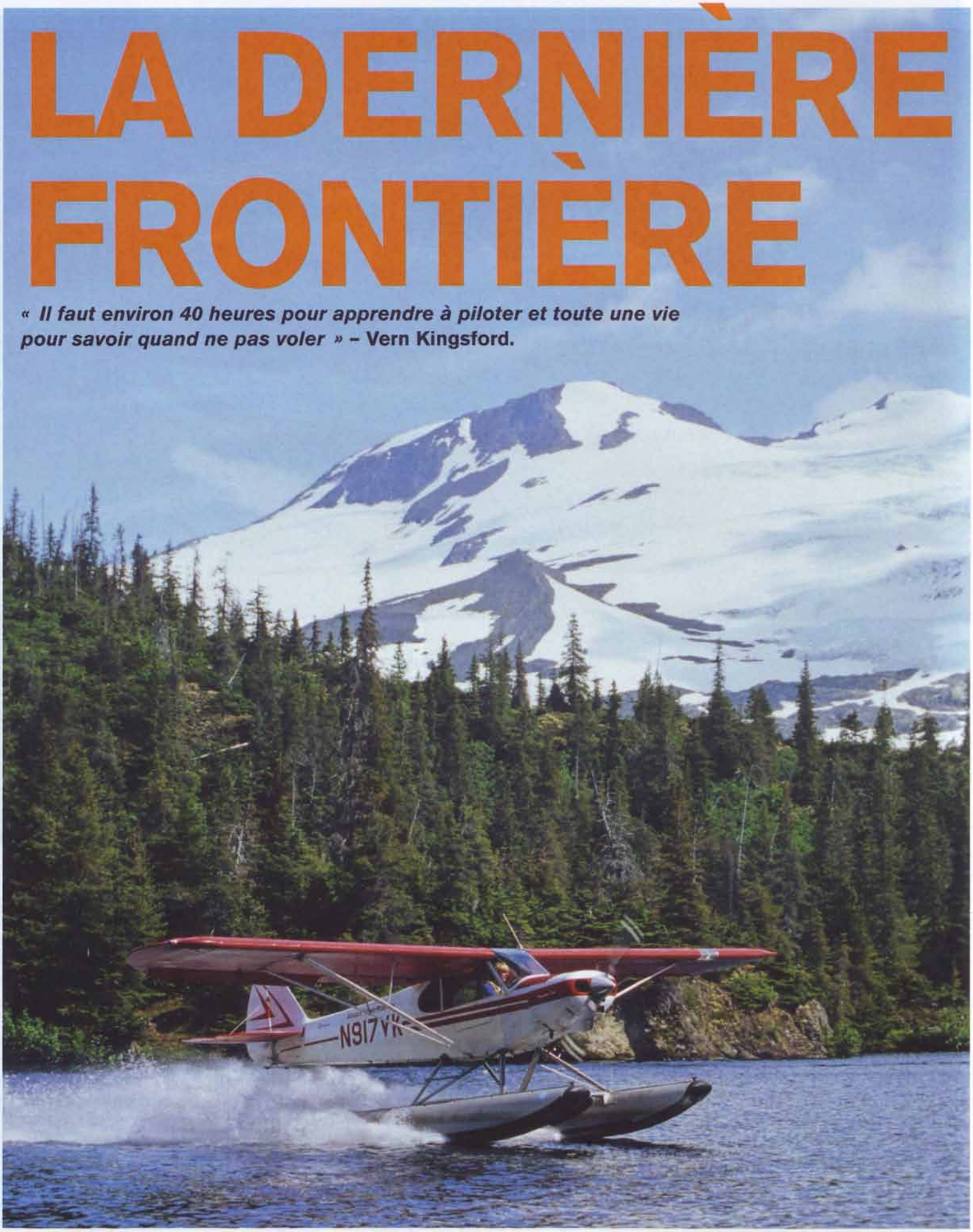
LA DERNIÈRE FRONTIÈRE

« Il faut environ 40 heures pour apprendre à piloter et toute une vie pour savoir quand ne pas voler » **– Vern Kingsford.**











Ci-dessus
- Cub sur le Harding Ice Field.
- Crescent Lake.
- Piper en vue de la base à Moose-Pass.

Une peau de grizzli et une d'ours noir sur un sofa, des têtes d'animaux de l'Alaska et du sud de l'Afrique accrochés au mur à côté de magnifiques photos de paysages de dunes de sable, d'animaux sauvages et de femmes Himba (Namibie du nord), tout cela dans un capharnaüm digne de Gaston Lagaffe. Le décor est planté pour parler d'aviation avec Vern Kingsford.

Épiphanie

Le pittoresque de la situation pourrait faire sourire, mais le charisme, la foi aéronautique et la gentillesse de mon interlocuteur ont vite fait de capter mon attention et de me charmer. Non seulement cet homme à l'allure bourrue parle avec conviction de son travail, mais il est aussi passionné de découvrir et de comprendre les autres, leur pays et leur culture.

A près de 70 ans, Vern continue d'enseigner sur hydravion avec rigueur et humilité. Il n'hésite pas à avouer sa peur quand il la ressent et déteste la vantardise. Comme il le dit lui-même : « *I hate these bravado people* ». La philosophie qu'il inculque à ses étudiants et instructeurs se résume en ces quelques mots : « *I do not want to hear about bragging* » (je ne veux pas entendre quelqu'un se vanter). Dès le début de la discussion, je me rends rapidement compte que le vol en hydravion à Moose Pass s'apparente au vol en montagne à la différence près qu'au lieu d'atterrir sur des altisurfaces, on pose les flotteurs sur de magnifiques lacs d'altitude. Le repérage et l'approche se font de la même manière : on vérifie le vent et sa force, les obstacles environnants, la longueur du plan d'eau et on détermine un point d'aboutissement et un point de toucher (en référence à la rive). Je profite des connaissances de mon interlocuteur pour le questionner sur cette contradiction franco-américaine qui me perturbe depuis longtemps. Est-ce que la puissance contrôle la vitesse ou la trajectoire ? La réponse pragmatique que je reçois me plaît beaucoup. Quand la puissance est fixe (soit pleine puissance, soit puissance minimale), l'attitude contrôle la vitesse. Quand on peut jouer sur la puissance, elle contrôle la vitesse. Il rajoute que si notre trajectoire ou si la vitesse n'est pas stabilisée, le pilote doit utiliser tout ce qu'il possède à sa disposition (moteur, attitude, glissade, etc.) pour arriver au résultat désiré. Il ne me reste plus qu'à aller découvrir le vol en hydravion et essayer d'approcher l'esprit d'aventure qui animait les premiers *bush-pilots* en Alaska.

Baptême de l'eau

Sagement amarré au quai, le Cessna 172 N-35608 attend mon arrivée. Alors que je m'approche, je remarque un bout qui pend sous l'aile droite. Chaque extrémité est épissurée avec soin. Des n?uds de taquet maintiennent l'avion près du dock. Une douce nostalgie m'envahit et je retourne par l'esprit quelques années en arrière du temps de mes vagues exploits nautiques à l'école de voile des Glénans. Je reste dans cette humeur en enfilant un gilet de sauvetage. Duane m'explique comment il effectue la prévol et je note qu'il faut de l'agilité pour vérifier l'essence sous l'aile loin du quai. Un câble tendu entre les deux flotteurs sert de passerelle. Il vérifie aussi les flotteurs et les vide avec une pompe. Il m'explique par la même occasion qu'il vaut mieux éviter d'atterrir avec les





Cub approchant des lacs Bench et Johnson.

→ Le Piper *Super-Cub*

« *The ultimate flying machine* ». Voilà comment les *bush-pilots* décrivent cet avion construit, il y a plus de 50 ans. Transformable à souhait, cet appareil fait le bonheur de tous les aviateurs qui se trouvent à ses commandes. J'ai rejoint le club et j'en suis tombé amoureux. Même après une heure de vol, j'ai eu le coup de foudre pour cette machine qui est non seulement très maniable mais qui convient parfaitement à tous les types de terrains et de lacs que l'on trouve dans cet état américain aux confins de la terre. Avec un moteur Lycoming de 150 ch, cet appareil a la puissance nécessaire pour emporter deux personnes et leur matériel en altitude. Comme il décolle et atterrit sur de courtes distances, les pilotes chevronnés emmènent leur machine dans des coins particulièrement hostiles. Je conseille d'aller sur YouTube (youtube.com) et de taper Piper *Super-Cub*. Une liste de vidéos sur cette machine apparaîtra et vous pourrez passer plusieurs heures à regarder une version inconnue de l'aviation en France.
Cette machine peut être équipée de toutes les inventions qui ont germé dans le cerveau fou des pilotes du coin. De l'Alaska *bush tyre* de 35 pouces (à 3 700 dollars la paire) avec une pression ridiculement basse, au flotteur en passant par les skis.
J'ai aussi vu des films de pilotes qui atterrissent sur glaciers avec ces énormes pneus.
Certains aviateurs renforcent la structure pour augmenter la charge d'emport. Il semblerait qu'avec cet avion, « *the sky is the limit* ».

gouvernails en position basse. L'avion pourrait faire des cabrioles sur l'eau. J'observe attentivement la machine et en profite pour me cogner la tête contre l'aileron. Je suis baptisé. Je monte dans la cabine et je me rends compte que l'hélice est à pas variable. Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ! Non seulement je vais devoir gérer un environnement nouveau, mais en plus il faudra que je m'inquiète d'un composant moteur supplémentaire. Heureusement que je suis familier avec le Cessna.

Après avoir largué les amarres et poussé l'appareil dans la bonne direction, je mets le moteur en marche, les gouvernails à l'eau et je m'éloigne de la rive en gardant 10 pouces de *manifold pressure*. Je note que l'altimètre est calé à la pression de 29,95 pouces. J'ajuste le *heading indicator* en me rappelant que la déclinaison approche les 22 degrés est. Comme sur ski, le *run-up* se fait en avançant et en s'assurant que l'on a de l'eau à courir. Volets 15°, pompe à essence sur marche, la réchauffe carburateur poussée, le gouvernail relevé. Pleine puissance et surtout palonnier à fond à droite car l'avion a une tendance exagérée à partir sur la gauche. Première constatation, je ne vois rien devant. Heureusement, Duane me fait rendre la main et mon champ d'horizon s'améliore. Je rends encore un peu plus la main et je vois finalement le lac sans d'ailleurs avoir le temps de l'admirer. Je maintiens l'attitude que me conseille mon instructeur. Je surveille la vitesse et l'avion, sans aucune sollicitation de ma part, décolle délicatement et prend tout de suite de la vitesse car les flotteurs ne traînent plus dans l'eau. Pour la première fois de ma vie, je pilote un hydravion et en plus en Alaska. J'atteins l'apogée du sublime.

Duane me ramène rapidement à la raison: puissance à 24 pouces, RPM à 2 500 tours, volets relevés et vitesse à 80 mph. A 1 500 pieds, on tourne vers l'ouest pour rejoindre Crescent-Lake. Je ne note rien de particulier dans la tenue de l'avion en vol, sauf que j'ai l'impression d'être chaussé de bottes de sept-lieues. Quelques minutes plus tard, nous survolons le lac, qui comme son nom l'indique, a une forme de croissant. Une averse m'accueille et diminue légèrement ma visibilité. La vent arrière se fait à 500 pieds/sol ou lac devrais-je dire. Réduction de la puissance à 20 pouces pour ramener la vitesse à 100 mph et mettre 10° de volet et ensuite 20°. En finale, je passe à 15 pouces et plein volet. Tout va très vite. Je tente de me concentrer sur un point d'aboutissement que je fixe arbitrairement sur la rive et j'essaye de maintenir ma vitesse à 80 mph. Alors que l'on franchit la frontière terre/eau, l'ordre qui vient de droite, m'intime d'effectuer mon arrondi et de maintenir l'attitude que je viens d'établir, c'est-à-dire que je ne vois plus rien. Je rajoute de la puissance. La vitesse diminue, je sens que







l'on descend régulièrement et soudain, un léger choc m'avertit que l'on a touché l'eau (preuve de l'excellence de mon instructeur). Je pourrais résumer la situation que je viens de vivre ces dernières secondes en quelques mots : je n'ai rien compris. Je n'avais aucune idée de la hauteur à laquelle j'étais au-dessus de l'eau et quand je devais commencer mon arrondi. Pourtant l'eau était légèrement ridée par le vent et j'arrivais à distinguer la surface du lac. Trêve de réflexion, il faut enlever les volets, réduire la puissance et baisser les gouvernails. Alors que l'on « taxie » le long de la rive, je demande à Duane à quelle hauteur il m'a ordonné de faire l'arrondi : entre 6 et 8 pieds me répond-il. Bien, c'est noté.

La plage du débarquement

On repart en effectuant les mêmes procédures que tout à l'heure. Comme j'ai déjà tout oublié, mon instructeur me les remémore. Une fois en l'air, je prends le temps de regarder le paysage. Une succession de lacs, grands et petits, agrémentent un paysage composé de collines boisées sur 200 m de dénivelé. Le reste de la montagne est parsemé de buissons verts et un pierrier couvre le sommet. Une luminosité douce rend le paysage idyllique. On aperçoit même sur une rive une ourse avec son ourson. Alors que l'on survole le lac Kenai, Duane m'indique que le Harding Ice Field se trouve à quelques encablures au sud. Cet immense glacier, le plus grand des Etats-Unis, fait partie du Kenai Fjords National Park. Il couvre une superficie totale de 1 771 km² et alimente de nombreux glaciers qui viennent se jeter dans l'océan. Une visite en bateau des différents fjords (McCarthy fjord, Aialik-bay, Northwestern fjord) fait découvrir ces géants dont les murailles viennent s'écraser avec un bruit de tonnerre dans les eaux glacées du Blying-Sound. Cette vision évoque la puissance dévastatrice mais combien spectaculaire de la nature.

A l'approche du Ptarmigan-Lake (qui prend son nom d'un oiseau, le lagopède alpin ou perdrix des neiges, symbole de l'état de l'Alaska), j'essaye de me familiariser avec l'environnement. Je regarde l'eau, les forêts environnantes, les obstacles potentiels. Je me rends compte que pas une seule ride ne perturbe la surface aqueuse. Les anglophones appellent cet état glassy water. Il est particulièrement difficile de se poser car l'œil humain non entraîné n'arrive pas à juger de la hauteur de l'avion. En fait, lors de la finale, le pilote doit surveiller la végétation sur les côtés. La hauteur des arbres (15-20 pieds) lui indiquera le moment propice pour commencer l'arrondi. Comme celui-ci se fait assez haut, il faut remettre sur le Cessna au moins 15 pouces de manifold pressure et attendre. La patience est une vertu qu'il convient de posséder abondamment. Ce petit jeu de nerfs teste la capacité du pilote à garder son sang-froid et l'attitude de


Grant-Lake.






Lower-Paradise-Lake.

l'avion constante. Cette fois-ci, j'ai au moins l'impression que l'arrondi s'effectue un peu plus haut. Je demande à refaire un amerrissage et d'amener l'avion sur une plage. J'ai vraiment le sentiment que je ne maîtriserai jamais cette technique. Le blues du pilote me saisit. Je vais aller marcher sur les berges pour ruminer ces méchantes pensées. En attendant de sombrer dans la dépression, je tente de déterminer à quel moment je dois tirer la mixture pour arrêter le moteur et amener délicatement l'avion sur la rive tout en le laissant glisser. Comme pour tout, il faut de l'entraînement et de l'expérience. Les flotteurs touchent les galets avec un léger raclement. Pourvu de cuissardes de pêcheurs, Duane descend dans l'eau et tire l'avion sur les galets. Je sors de l'avion et contemple les lieux. J'en oublie mon état dépressionnaire. Les moustiques arrivent en force et gâchent quelque peu la sublime nature sauvage. Sur cette plage, j'ai l'impression d'être aux confins du monde. Entourée de montagnes, la tranquille beauté du lac apaise l'âme et restaure la confiance qui m'avait temporairement abandonnée.

Après avoir fait un don de sang conséquent aux maringoins locaux, je remonte dans l'avion pour un vol vers notre base de départ. Lors de la courte finale, Duane souhaite longer la rive pour être plus proche du quai d'accueil et nous passons à quelques pieds au-dessus des arbres d'une presqu'île. Heureusement, que les ailes hautes permettent d'avoir une vision plus claire de ce que nous survolons. Je suis une fois de plus agréablement surpris quand les flotteurs touchent la surface du lac.

De retour à la salle pilote, je rencontre Vern et je lui avoue mon désarroi face aux amerrissages. Il s'asseoit, prend une maquette d'avion dans les mains et, avec son air malicieux, me dit qu'il va me confier un secret. Un hydravion a la même attitude qu'un avion à train classique à l'arrêt. Au décollage, on maintient cette position et on la retrouve à l'atterrissage. Tant que l'on garde cette ligne de vol, l'avion aura une traînée minimale et ne fera pas de sauts périlleux sur l'eau. Je médite un long moment cette pensée avec laquelle je compte m'endormir. Je suis perturbé dans cette réflexion par plusieurs personnes qui me disent qu'un ours grizzli en train de pêcher se trouve à une cinquantaine de mètres de la base !

Le maître d'aviation

Après un décollage supervisé, je me retrouve finalement aux commandes d'un Piper *Super-Cub* PA-18. Vern me donne un cap et m'encourage à me familiariser avec l'avion afin qu'il puisse déterminer quel est mon niveau : « *I want to see what kind of pilot you are* ». Je m'étais rendu compte lors de la prévol que Vern était un instructeur hors norme. Avant de monter dans l'avion, il m'avait fait répéter plusieurs fois chaque manœuvre:





Upper-Paradise-Lake.





→ Instructeurs

Qui l'eût cru ? 17 000 heures de vol dont 2 400 sur *Lear Jet* et Darlene enseigne à Alaska-Float-Ratings pour la seconde année consécutive. Elle veut aussi revenir en hiver pour faire des déposes sur skis. Elle est tombée amoureuse de Moose-Pass et des montagnes environnantes, du Piper *Super-Cub* et de la vie en Alaska. Et pourtant, elle vient de Californie du Sud.

A l'autre bout de l'expérience aéronautique, Matt ne possède que 350 heures de vol. Il est en train de terminer sa formation de pilote à l'université du North-Dakota. Rien dans ses cours ne l'avait préparé à ce qu'il vit dans ce coin reculé de l'Alaska. La liberté, le défi de choisir son lac pour amerrir, la beauté des paysages l'incite à revenir à Moose-Pass et à laisser temporairement une carrière aéronautique dans l'aviation commerciale.

Tous les deux parlent de Vern avec ce respect qui me rappelle l'adoration que certains fidèles ont de leur leader religieux. Il leur a appris l'humilité et la réalité de voler en leur présentant des défis qu'ils n'avaient jamais osé imaginer. L'hydravion à Moose Pass en compagnie de Vern Kingsford est une drogue dure !

volets, gouvernails de flotteur, sélecteur de réservoir d'essence en me précisant les détails nécessaires (la manette du réservoir peut changer de position, donc il faut la repositionner correctement pour ne pas couper l'alimentation), quand je dis *« my airplane »*, je veux voir tes mains en l'air. Mon impression est confirmée. Je sens la main de fer dans le gant de velours. Je tente de faire des Dutch Roll, des tournants à forte pente, une mise en montée et en descente. Puis je franchis un petit col et je vois devant moi deux lacs entourés de montagnes. Même si les températures avoisinent au maximum les 15 °, cet endroit s'annonce comme paradisiaque. D'ailleurs, alors que l'on s'approche de Bench-Lake, je remarque lors du premier passage qu'une dizaine de pêcheurs (certains transportés par Alaska Float Ratings le matin même) fréquentent les rives du lagon. Mon fils Benjamin qui adore pêcher serait aux anges dans ce lieu. Après avoir vérifié tous les éléments que je comprends (proximité des montagnes, lumière, etc.), je regarde l'eau et je vois des vaguelettes qui agitent la surface. Une sourde inquiétude m'envahit. Mais dans quel sens souffle le vent et avec quelle force ? Pour Vern, cette question métaphysique ne semble pas fondamentale. Il me décrit avec précision la force et la direction du zéphyr.

Il prend ensuite les commandes pour faire une démonstration. Je note que le point d'aboutissement qu'il choisit se trouve sur la berge. Une fois les flotteurs sur l'eau et la puissance réduite, l'avion subissant une traînée conséquente s'arrête rapidement et reste à plat à condition de garder le manche collé à soi.

Read the water

Mon instructeur me demande ensuite d'arrêter le moteur et de laisser dériver l'avion. Il commence sa leçon sur le régime des vents sur le lac. Tout d'abord, il développe la notion de *fetch* qui est la distance en mer ou sur un plan d'eau au-dessus de laquelle souffle un vent donné sans rencontrer d'obstacle (une côte) depuis l'endroit où il est créé ou, depuis une côte s'il vient de la terre. En arrivant sur un lac, le vent touche l'eau à une certaine distance de la rive. C'est un premier indice pour déterminer la direction car sur cette berge, l'eau est calme. Plus le lac est grand et plus le vent peut former de la mer ou vagues. J'avais déjà repéré le vent dominant (mais pas sa direction) et non la légère brise qui vient de la gauche. Vern me montre aussi que certaines crêtes déferlent très légèrement ce qui indique une vitesse de 15 nœuds localement. Ce lac se déchiffre comme la pierre de Rosette. J'ai la soudaine impression d'avoir Champollion derrière moi. *« Read the water »*, l'expression utilisée par les Américains, se justifie amplement.

Ensuite, Vern me suggère de relever les gouvernails, d'enfoncer le pa-

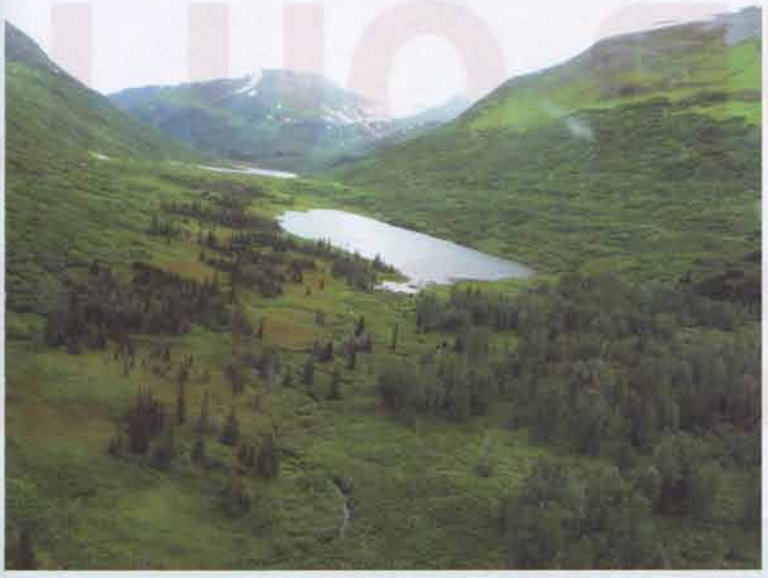


Un Cessna 172 à Ptarmigan-Lake.

lonnier gauche à fond et de mettre le manche à droite. L'avion lentement remonte vers le vent mais s'arrête! Mon instructeur s'amuse de ma surprise : « *Tu avais oublié le vent secondaire* » me dit-il. Je reste silencieux plus par honte que par envie et je me mets à écouter la brise siffler dans les haubans, seul bruit à perturber le silence monacal de l'endroit. Je me rappelle une fois de plus ma jeunesse maritime et me rends compte que l'on a mis l'avion à la cape. Cet instant délicieux dure pendant plusieurs minutes. C'est aussi agréable que de voler. Mais la leçon doit continuer. La connaissance passera. Le *step turn* est au programme : gouvernails relevés, un cran de volets, pleine puissance manche à l'intérieur du tournant et que la sarabande commence. Vern fait tourner la machine comme sur un circuit automobile et j'ai la ferme impression que l'on va sortir du lac tant la force centrifuge nous pousse vers l'extérieur. Mais non, nous tournons comme des fous. Impression fortement bizarre. Après ce tourniquet, décollage. Je suis aux commandes. Pleine puissance, le nez de l'avion se lève et après quelques secondes, l'appareil se cabre encore plus. Je sens que c'est le moment de rendre la main. La ligne d'horizon apparaît. Ca y est, j'ai compris la manœuvre. L'avion est maintenant dans la position qui produit la traînée aérodynamique la plus faible. Je décolle un flotteur et l'avion s'élève tranquillement dans les airs. Vern m'indique que je dois suivre la configuration du terrain qui autorise la plus grande distance sol/avion et ensuite me demande d'aller vers la montagne de droite pour bénéficier des ascendances créées par le vent. Du vrai vol montagne. Sur la vent arrière, je prends conseil sur ce que je dois faire et la réponse laconique qui me revient ne laisse aucune ambiguïté « *You are the pilot in command* ».

Donc je me débrouille et mes réflexes acquis lors de ma formation montagne conditionnent mes décisions. Malgré une entrée en finale une peu haute, la tolérance aéronautique du *Super-Cub* avec ses trois crans de volets autorise finalement un réajustement de la trajectoire tout en gardant 70 mph comme vitesse.

Je pose, à ma grande surprise, assez délicatement ce merveilleux oiseau sur la surface. Maintenant que je suis chaud, Vern m'emmène juste à côte sur Johnson-Lake pour faire la même chose sur un terrain (pour ainsi dire) de jeu plus petit. Après sa démonstration, je m'exécute sans problème. Je sens que je prends goût à ce sport et je commence à comprendre pourquoi les pilotes qui passent leur qualification hydravion ne veulent pas revenir aux avions sur roues. Mais tout a une fin rapide, surtout les moments agréables.





Ci-contre :
- Finale à Bench-Lake, avec Johnson-Lake en arrière plan.
- Finale à Johnson-Lake.

→ Alaska-Float-Ratings

La réputation de Vern Kinsford n'est plus à faire en Alaska. Originaire de Californie, il a commencé à piloter en 1962. En 1968, il est devenu instructeur et DPE (Designated Pilot Examiner – examinateur) en 1976. Il est arrivé à Moose-Pass en 1971 pour créer Scenic-Mountain-Air qui deviendra Alaska-Float-Ratings. Durant les mois d'été, son école d'aviation gérée de manière professionnelle par sa femme Lura tourne à plein régime. Sept avions composent sa flotte : trois Super-Cub, deux Cessna 172 et deux Cessna 206. L'école possède aussi un appareil basé sur l'aéroport de Seward à 50 km au sud, d'où le Kenai National Park est à portée d'ailes. Des pilotes du monde entier viennent se former ici. Le grand lac le long de la base ainsi que les nombreuses surfaces de différentes tailles à quelques minutes de vol permettent un apprentissage intensif sans gaspillage de temps.

Son site www.alaskafloatratings.com donne tous les renseignements nécessaires. On peut loger sur place dans des cabines confortables. Lura suggère aux élèves moins fortunés de planter leur tente près des quais. Dès le matin, l'école vibre d'activités, car en plus des cours les avions transportent pêcheurs et chasseurs qui souhaitent être déposés dans le bush. On se réveille ainsi grâce au bruit des avions qui décollent. Mais que demande un pilote ?

Si des pilotes français possèdent déjà un brevet américain (soit par équivalence avec le brevet français, soit après un test aux Etats-Unis), ils peuvent ajouter une qualification hydravion. Cette qualification peut avoir été obtenue en France. Il suffit alors de présenter les documents appropriés à la FAA et de la faire valider. Autrement, les candidats suivent le cursus et passent la qualification. Elle sera alors ajoutée à leur brevet américain. Rien de plus simple.



Vern Kingsford.

A born again pilot

Au retour, Champollion me montre un *box canyon* et me demande si je serais prêt à y rentrer. Après réflexion, je lui réponds que oui, mais 500 pieds plus haut et en faisant deux ou trois tournants à l'extérieur pour déterminer mes limites et celles de l'appareil. Il rajoute qu'il faut aussi penser à tenir compte des vents. Maintenant que je pense que je sais faire, mon instructeur choisit un lac avec de la glassy water et me laisse exécuter la manœuvre tout en me guidant. Il commence par me dire de « *marry the shoreline* ». Quelle belle expression, pleine de poésie conjugale pour m'informer qu'il faut rester à côté de la berge pour garder une référence visuelle sur la terre et les arbres. A 15 pieds environ, sous la crête des sapins, je mets l'avion dans l'attitude de décollage, garde un peu de puissance et je m'arme de patience. Vern me dit « *tu penses que tu vois la surface, mais c'est une illusion* ». En effet, je voyais l'eau fort proche et pourtant les secondes s'écoulent interminablement. Quelle torture mentale. Finalement, l'avion touche la surface presque à plat. A refaire de nombreuses fois avant de pouvoir maîtriser cette manœuvre.

Le retour au ponton se fait sans problème. Cependant, il faut toujours être capable d'appauvrir le mélange au bon moment. Trop tôt et on ressemble à un bouffon qui dérive sur l'eau, trop tard, on attaque le quai. Une fois de plus, je me remémore mes prises de quai à la voile sans moteur. Tout est dans la subtilité, qualité que je possède épisodiquement suivant les phases lunaires. Même si je n'ai pas affronté des conditions difficiles, j'ai trouvé cette expérience aéronautique plus simple qu'un atterrissage en montagne. L'avion une fois sur le lac s'arrête assez vite et j'ai l'impression d'avoir suffisamment d'eau à courir. De plus, on n'a pas les inconvénients du train classique. Par contre, les amerrissages sur eau calme méritent une attention soutenue et de la place. C'est vraiment la pierre d'achoppement entre le débutant et le bon pilote. Mais je me suis rendu compte avec une intensité quasi céleste que l'hydravion permet une exploration approfondie de l'Alaska jusqu'aux confins de la terre et avec toujours l'océan, un lac ou une rivière sur laquelle amerrir.

J'aurais aimé être un bush-pilot en Alaska. De retour à la base, Vern se tourne vers d'autres pilotes et leur annonce avec un sourire espiègle : « *He can fly pretty good for a Frenchman* ». Je me mets alors à rêver d'une existence rude mais exaltante le long de la dernière frontière ! ■

Merci à Patrick Matthews, journaliste d'aviation, à qui j'ai emprunté le titre en anglais (Read the water).
Lors de nos discussions, Vern m'a dit qu'il avait beaucoup de respect pour les gens qui dévouaient du temps et de l'énergie à une cause. Il m'a encouragé à continuer à promouvoir celle des dons de moelle osseuse. Alors pensez-y, une simple prise de sang et vous pourrez peut-être sauver une vie. Mon fils Jérémie a bénéficié de ce don. Son frère Benjamin a retrouvé le sourire (sauf lorsqu'ils se chamaillent !). Merci. Plus d'infos sur mon site (desirs.ailes.free.fr), en m'écrivant ou sur dondusang.net