

Michel-Henri Dufay

Norbert Choublanc

roman

Cardère éditeur

Bien que *Norbert Choublanc* se lise de manière indépendante, le texte se réfère parfois au premier épisode des *12 travaux de Saniette: Clara*.

Par ailleurs, l'auteur a pris plaisir à caviarder certains (rares) dialogues avec des citations de divers écrivains qu'il affectionne (Marcel Proust, Alphonse Allais, François-René de Chateaubriand, etc.). Nous avons choisi de ne pas mettre en évidence ces quelques références et de laisser l'écho se faire ou non.

1 - L'avion électrique

Loripeau, esprit des plus brillants, n'aurait dû se consacrer qu'aux centrales nucléaires familiales du type « pile MIRA ». Son incursion dans le domaine aéronautique, destinée à adapter sa pile aux avions civils ne fut pour lui qu'une longue suite de déboires, déboires ruineux de surcroît.

Son protecteur, Hulois du Bascaud, et lui-même s'associèrent cette fois au sein de la société Moteurs et Avions Nucléaires de l'Avenir ou MANA, sigle retenu pour sa connotation de force en langage polynésien. Mais ils se heurtèrent de plein fouet aux lobbies du pétrole et des fabricants de réacteurs, puis à celui des grands constructeurs d'avions européens et américains.

En effet, les pétroliers n'avaient plus à se mettre sous la dent que le carburéacteur et la pétrochimie, certes rentables, mais infiniment moins qu'auparavant et dans des rapports de 100 à 1. Ils furent donc tout à fait convaincants quand ils décrivirent aux motoristes le scénario probable de la chute de leurs bénéfices, calqué sur ce qu'ils avaient eux-mêmes vécu, quand les avions à moteur électrique seraient au point.

Cette association de lutte anti-MIRA rallia sans problème les avionneurs dont les intérêts étaient historiquement et économiquement liés aux siens et Loripeau eut ainsi en face de lui un bloc de haine, bien décidé à lui mettre des bâtons dans le train d'atterrissage.

Hulois du Bascaud et Loripeau, qui croulaient alors sous le fric, décidèrent donc de concevoir seuls et de construire de A à Z un nouvel avion. Cette solution leur parut excellente à tout point de vue et ménageait leur amour-propre, surtout celui de Loripeau qui se croyait maintenant un génie universel.

En fait, comme le Fairschild chasseur de chars n'est, pour les connaisseurs, qu'un canon muni de deux ailes et d'un moteur, le MANA 001 n'était qu'une pile MIRA volante.

Ce MANA 001 était un prototype monomoteur laid à faire peur, une sorte d'Airbus Guppy miniature. La construction aéronautique ressemble un peu à la grande cuisine : ce n'est pas parce que vous aurez acheté les meilleurs produits du marché et que vous aurez suivi la recette de votre grand-mère que vous réussirez la blanquette de veau à l'ancienne ou la poularde demi-deuil. Il faut aussi un tour de main affiné par l'expérience. Évidemment, ce que vous réaliserez sera néanmoins mangeable et le MANA 001 parviendrait un jour à voler. Il faut dire également que les pilotes d'essais dignes de ce nom ne se battaient pas pour prendre les commandes de ce vilain petit canard, question de classe ! Vous ne pourrez jamais faire piloter une Trabant de course par Schumacher.

Finalement, c'est Constant Poissard qui s'y colla. Ce pilote aimait le poker et une grosse dette de jeu ne lui permit pas de refuser longtemps les propositions de Loripeau. C'est bien parce que son casque et son masque ne le lui autorisaient pas qu'il renonça à piloter avec la perruque et la fausse barbe qu'il avait utilisées pour ne pas être reconnu par ses collègues lors de la conférence de presse préalable au premier vol d'essai.

Ce jour-là, miraculeusement, Constant Poissard réussit à faire décoller l'appareil, à faire un tour de piste et à atterrir sans casse. Son premier rapport d'essai, récemment publié sur plus de 500 pages, est accablant : accélération insuffisante au décollage, manque de pêche du moteur, maniabilité défectueuse, instabilité en vol, et on en passe. Quant à la fameuse hélice tripale, grosse bouffeuse d'énergie, et supposée capable de propulser le coucou à une vitesse voisine de celle du son, il vaut mieux ne pas en parler !

Loripeau mit son orgueil dans sa poche et, peu à peu, améliora l'avion. Finalement, le MANA 317 vola correctement et Loripeau convainquit Hulois du Bascaud de lancer un gros-porteur transcontinental capable de faire à bas prix le tour du monde sans escales avec mille passagers à bord.

La conception, la fabrication de ce nouveau prototype – le MANA GP 001 (GP pour gros-porteur) – demanda trois nouvelles années d'efforts et écorna sérieusement, très sérieusement même, la fortune des deux compères, car les frais d'études ne pouvaient pas comme à l'accoutumée faire l'objet d'avances, remboursables ou non, de l'État.

Le MANA GP 001 fut présenté à la presse à l'occasion du Salon aéronautique du Bourget. Il ne laissa personne indifférent et les bookmakers de Londres prirent des paris à 100 contre 1 que cet avion ne quitterait jamais le sol. En fait le pari était mal formulé: on aurait dû parier sur ses chances de s'y reposer intact!

Un grand avionneur français affirmait que, pour bien voler, un avion doit être beau; selon ce critère, le MANA GP 001 n'avait aucune chance de décoller.

La presse du lendemain de la présentation fut sans pitié.

Libération:

Un gros vilain pas beau.

... à côté du MANA GP 001, le camion-tinette de l'aéroport apparaît comme un modèle d'élégance et de finesse...

Le Monde:

Le MANA GP 001 ne fait pas l'unanimité...

Le Figaro:

... Bien que l'argent des contribuables n'ait pas été, une fois de plus, dilapidé par l'actuel gouvernement socialiste, on ne peut que condamner celui-ci d'avoir laissé cet avion donner une image indigne de notre pays.

Le cours des valeurs du compartiment aéronautique est en forte baisse et ce gros-porteur a peu de chance de créer de la valeur au profit des petits (1). Ces derniers seront encouragés une fois de plus à se tourner vers le Royaume-Uni dont le régime libéral assure des créations de valeurs non frappées comme en France par des impôts démentiels, et attire les plus brillants de nos jeunes ingénieurs...

(1) des petits porteurs !

Science et Vie:

Une aberration technique.

... on remarque immédiatement que le centre de gravité, nettement en deçà du coefficient de frottement latéral direct, est sans commune mesure avec les constantes de Wakiennowicz sur un plan purement fonctionnel...

Paris Match:

... nos reporters ont saisi sur le visage de l'ingénieur Loripeau le désespoir du génie méconnu. On aperçoit au deuxième plan le crash du chasseur russe sur la foule (325 morts, 717 blessés), mais dont le pilote est miraculeusement indemne...

Gala:

... malgré son éducation et son sang-froid, son Altesse le Prince Royal Alfred-Léon IV n'a pu cacher son désappointement devant la silhouette massive de l'avion conçu à grands frais par le consortium Mana:

– De l'argent bien mal employé, remarque-t-il et, fort de son grade de colonel général de l'armée de l'air obtenu à l'âge de sept ans, il ajoute:

– Si cet appareil réussit à décoller, je veux bien me les couper !

L'honneur de Loripeau et le pognon d'Hulois du Bascaud étaient en jeu. Ils convoquèrent pour le surlendemain une conférence de presse qui fit accourir les journalistes du monde entier.

Hulois du Bascaud attaqua: «Comme de coutume, les précurseurs sont critiqués et condamnés sans preuves...», et il continua durant une heure sur ce thème.

Loripeau se chargea ensuite des questions propres à la technique et défendit pied à pied son projet. Il conclut:

– Pour vous prouver la confiance que mon associé et moi plaçons dans cet appareil, nous avons décidé d'avancer le premier vol du MANA GP 001 à demain, et nous serons tous deux à bord aux côtés de Constant Poissard!

Hulois du Bascaud, qui ne s'y attendait pas, avala difficilement sa salive et maîtrisa un haut-le-cœur.

– Et qui donc le pilotera? demanda le représentant du ministre des transports, car il semble que Constant Poissard n'ait pas été satisfait du comportement au sol de l'appareil lors des premiers essais de roulage!

– Poissard aura terminé demain sa retraite religieuse et sera naturellement à son poste! rétorqua Loripeau.

En fait, il fallut une nuit de discussions pour convaincre Constant Poissard de tenter de faire décoller le monstre. Le pilote avait de son côté l'appui d'Hulois du Bascaud qui n'avait appris que lors de la Conférence de Presse sa participation suicide au premier vol d'essai et ne s'en était pas remis. Hulois tenta le tout pour le tout, en se mettant du côté de Poissard, pour tenter de différer le vol et faire porter au pilote la responsabilité de sa propre reculade: en vain. Loripeau enleva le morceau avec une prime faramineuse qui soldait, et bien au-delà, toutes les dettes de Poissard. La peur du ridicule l'emporta sur le risque de l'opération, et Hulois consentit finalement à participer au vol.

Inutile de dire que le lendemain, le terrain du Bourget affichait complet: les journalistes au bord de la piste, les passionnés d'aviation entassés dès trois heures du matin entre la piste et les hangars, les curieux débordant sur la RN 17 ainsi embouteillée jusqu'à la Porte de la Villette.

Hulois du Bascaud qui avait passé sa nuit à rédiger un codicille profitant aux héritiers des victimes des meurtres qu'il avait commandités, puis à prier, arriva le premier au pied de l'appareil. Ses luxueux vêtements civils tranchaient avec sa mine hagarde, sa barbe de deux jours et ses cheveux hirsutes. Il fut suivi de Loripeau en tenue de pilote d'essai, des Ray Ban sur le nez malgré la pâle lumière de l'heure matinale.

Enfin Constant Poissard se présenta, il était aussi vert que sa combinaison de vol.

Après les cérémonies et discours d'usage, les trois aviateurs grimpèrent à bord et fermèrent hermétiquement la porte du poste de pilotage; les ambulances et les camions des pompiers se mirent en position tout au long de la piste, et le silence se fit.

Les spectateurs furent surpris par le faible bruit des quatre moteurs électriques alimentés par les supraconducteurs de décollage: un simple sifflement que la brise matinale parvenait souvent à couvrir! Une salve d'applaudissements retentit quand l'engin commença à rouler pour se diriger lentement vers la piste principale, puis se figea en un long « point fixe ».

À l'intérieur, Hulois du Bascaud n'en menait pas large: il en menait même, comme l'aurait précisé Alphonse Allais, « extrêmement étroit »!

Constant Poissard, bien qu'il soit absorbé par sa check-list, revoyait toute sa vie passée et l'enchaînement des faits qui l'avaient mené en ce lieu précis, à ce moment précis: beaucoup de poker, pas mal de whisky pour tenir éveillé durant

les longues nuits de jeu, quelques courtisanes pour éponger ses derniers « Pascal » et enfin l'obligation d'accepter de piloter un avion que le plus fanatique des kamikazes aurait fui en hurlant.

La remarque d'un démineur lui revint à l'esprit, qu'il appliqua à son propre cas :

– Dans ce métier, on ne fait jamais que deux erreurs, la première c'est de s'engager, et on ne revient pas de la seconde. Loripeau, avec l'arrogance des savants, n'imaginait pas un seul instant l'échec de son projet et affichait un calme et une sérénité imperturbables.

La tour de contrôle donna enfin l'autorisation de décoller. Constant Poissard ne poussa pas la manette des gaz puisqu'il n'y avait pas de gaz ! son geste s'apparenta plutôt à celui de la ménagère qui tourne le bouton de sa plaque de cuisson pour faire réchauffer la soupe. Le MANA GP 001 prit lentement de la vitesse, les caméras fumaient, les cœurs des spectateurs battaient à l'unisson !

Enfin, parvenu à l'extrême limite de la piste, le MANA GP 001 décolla lourdement et se dirigea vers Gonesse et le Thillay qui en avaient malheureusement vu d'autres !

Poissard aurait bien aimé prendre de l'altitude afin que les piles MIRA puissent assurer le relais des supraconducteurs. Ceux-ci s'épuisaient à mouliner les hélices tripales de dernière génération également imaginées par Loripeau.

Ce Poissard était vraiment un grand pilote puisque, renonçant à s'élever, il parvint à faire demi-tour au-dessus de la zone industrielle de Goussainville et à reprendre le chemin du Bourget.

Il fut bientôt évident que les supraconducteurs n'auraient pas assez de jus pour permettre à l'avion de parcourir les six kilomètres qui le séparaient de la piste, tant les hélices pompaient inconsidérément leurs réserves. En catastrophe, c'est le

cas de le dire, Loriepeau connecta donc les moteurs des tripales sur les piles MIRA qui ne s’y attendaient pas. Prises au dépourvu, elles déclarèrent immédiatement forfait. Le MANA GP 001 s’écra bouilla lentement à l’entrée de la piste, sur le parking réservé aux invités, dans une bouillie de Safran es et de Mercedes, piquetée d’un zeste de Rolls. Les réservoirs de quelques voitures non encore électrifiées s’enflammèrent sous le choc, et ce qui restait du MANA GP 001, qui n’avait pourtant emporté aucun carburant, crama lentement et longtemps.

Les parieurs anglais qui avaient tout misé sur l’incapacité de l’avion à décoller en furent pour leurs frais, et le Prince royal Alfred-Léon IV, avec la mauvaise foi des altesses de fraîche date, sauva ses génitoires en prétendant qu’il n’avait fait qu’affirmer l’incapacité de l’avion à effectuer un vol complet. Quoi qu’il en soit, la carrière d’Hulois du Bascaud, de Loriepeau et de Constant Poissard s’acheva là. On fit des funérailles nationales au grand savant Loriepeau. On se pressa à l’enterrement le plus émouvant, celui de Constant Poissard, mort pour honorer ses dettes de jeu. On boycotta celui du richissime parvenu Hulois du Bascaud, né Hulois tout court. Norbert Choublanc, qui s’était pourtant attaché à l’homme d’affaires, prononça, dans une église vide, une oraison inspirée des grands auteurs :

– L’ambition dont on n’a pas le talent est un crime... bla-bla. Toi Hulois tu n’as pas commis ce crime, tu n’as fait qu’une faute, croire en cette saloperie d’avion électrique. Le crime n’est pas toujours puni, les fautes le sont toujours... bla-bla. Pour être un homme supérieur en d’affaires, il n’est pas question d’acquérir des qualités, il ne s’agit que d’en perdre. Mais toi Hulois tu as su... bla-bla. Il est bon de se faire précéder dans la tombe par le silence que l’on y trouvera... bla-bla, et tu es arrivé au tombeau, traînant après toi la longue chaîne des espérances trompées... bla-bla.

Choublanc fut surpris par l'effet de ce concentré de citations sur le curé et les croque-morts, pourtant durs à émouvoir. Lui-même, pris par ces tristes funérailles et par l'émotion des professionnels, sentit les larmes se presser à ses paupières. Il décida donc de resservir son oraison, légèrement adaptée, à toute occasion.