

L'horreur dans les hauteurs



Arthur Conan Doyle

Gloubik Éditions
2022

Cette nouvelle a été publiée dans *The Strand Magazine* en 1913 sous le titre *The horror in the heights*.

© Gloubik éditions pour l'illustration de page de titre
et la traduction.

The Horror of the HEIGHTS

(Which Includes the Manuscript
Known as the Joyce-Armstrong
Fragment.)



By
A. CONAN DOYLE

Illustrated by W.R.S. Stott

Vol. xvi.—71.

L'idée que l'extraordinaire récit que l'on a appelé le Fragment Joyce-Armstrong est une farce élaborée par un inconnu, doté d'un sens de l'humour pervers et sinistre, a été abandonnée par tous ceux qui ont examiné la question. Le plus *macabre* et le plus imaginaire des comploteurs hésiterait à lier ses fantaisies morbides aux faits indiscutables et tragiques qui renforcent le récit. Bien que les affirmations qu'il contient soient étonnantes et même monstrueuses, il n'en reste pas moins qu'il s'impose à l'intelligence générale qu'elles sont vraies, et que nous devons réajuster nos idées à la nouvelle situation. Notre monde semble être séparé par une marge de sécurité légère et précaire d'un danger des plus singuliers et des plus inattendus. Je m'efforcerai dans ce récit, qui reproduit le document original sous sa forme nécessairement quelque peu fragmentaire, de présenter au lecteur l'ensemble des faits jusqu'à ce jour, en commençant par dire que, si certains doutent du récit de Joyce-Armstrong, il ne peut y avoir aucun doute quant aux faits concernant le lieutenant Myrtle, R.N., et M. Hay Connor, qui ont sans aucun doute connu leur fin de la manière décrite.

Le fragment Joyce-Armstrong a été trouvé dans le champ appelé Lower Haycock, situé à un mile à l'ouest du village de Withyham, à la frontière du Kent et du Sussex.

C'est le 15 septembre dernier qu'un ouvrier agricole, James Flynn, employé par Mathew Dodd, fermier de la Chauntry Farm, Withyham, aperçut une pipe de bruyère près du sentier qui longe la haie à Lower Haycock. Quelques pas plus loin, il ramassa une paire de lunettes cassées. Enfin, parmi des orties dans le fossé, il aperçut un livre plat au dos de toile, qui s'avéra être un carnet de notes aux feuilles détachables, dont certaines s'étaient détachées et volaient au pied de la haie. Il les ramassa, mais certaines d'entre elles, dont la première, n'ont jamais été retrouvées, ce qui laisse un hiatus déplorable dans cette déclaration si importante. L'ouvrier apporta le carnet de notes à son maître, qui le montra à son tour au D^r J. H. Atherton, de Hartfield. Ce dernier a immédiatement reconnu la nécessité d'une expertise, et le manuscrit a été envoyé à l'Aéro-Club de Londres, où il se trouve actuellement.

Les deux premières pages du manuscrit sont manquantes. Il y a également une page déchirée à la fin du récit, mais aucune d'entre elles n'affecte la cohérence générale de l'histoire. On suppose que l'ouverture manquante concerne l'enregistrement des qualifications de M. Joyce-Armstrong en tant qu'aéronaute, qui peuvent être recueillies à partir d'autres sources et sont reconnues comme étant inégalées parmi les pilotes

d'avion d'Angleterre. Pendant de nombreuses années, il a été considéré comme l'un des pilotes les plus audacieux et les plus intelligents, ce qui lui a permis d'inventer et de tester plusieurs nouveaux dispositifs, y compris l'accessoire gyroscopique connu sous son nom. La majeure partie du manuscrit est soigneusement écrite à l'encre, mais les dernières lignes sont écrites au crayon et sont si abîmées qu'elles sont à peine lisibles – exactement, en fait, comme on pourrait s'attendre à ce qu'elles apparaissent si elles étaient griffonnées à la hâte depuis le siège d'un avion en mouvement. On peut ajouter qu'il y a plusieurs taches, tant sur la dernière page que sur la couverture extérieure, qui ont été déclarées par les experts du ministère de l'Intérieur comme étant du sang – probablement humain et certainement mammifère. Le fait que l'on ait découvert dans ce sang quelque chose qui ressemble beaucoup à l'organisme de la malaria, et que l'on sache que Joyce-Armstrong souffrait de fièvre intermittente, est un exemple remarquable des nouvelles armes que la science moderne a mises entre les mains de nos détectives.

Et maintenant, un mot sur la personnalité de l'auteur de cette déclaration qui fait date. Joyce-Armstrong, selon les quelques amis qui connaissaient vraiment l'homme, était un poète et un rêveur, ainsi qu'un méca-

nicien et un inventeur. C'était un homme d'une richesse considérable, dont il avait dépensé une grande partie dans la poursuite de son hobby aéronautique. Il possédait quatre avions privés dans ses hangars près de Devizes, et on dit qu'il a effectué pas moins de cent-soixante-dix ascensions au cours de l'année écoulée. C'était un homme effacé, d'humeur sombre, qui évitait la société de ses semblables. Le capitaine Dangerfield, qui le connaissait mieux que quiconque, dit qu'il y avait des moments où son excentricité menaçait de se transformer en quelque chose de plus sérieux. Son habitude de transporter un fusil de chasse dans son avion en était une manifestation.

Une autre fut l'effet morbide que la chute du lieutenant Myrtle eut sur son esprit. Myrtle, qui tentait de battre le record de hauteur, tomba d'une altitude d'un peu plus de trente-mille pieds. Ce qui est horrible à raconter, c'est que sa tête a été entièrement oblitérée, alors que son corps et ses membres ont conservé leur configuration. À chaque rassemblement d'aviateurs, Joyce-Armstrong, selon Dangerfield, demandait, avec un sourire énigmatique : « Et où, s'il vous plaît, est la tête de Myrtle ? »

Une autre fois, après le dîner, au mess de l'école d'aviation, dans la plaine de Salisbury,

il engagea un débat sur ce qui sera le danger le plus permanent que les aviateurs auront à rencontrer. Après avoir écouté les opinions successives sur les poches d'air et autres les défauts de construction, il termina en haussant les épaules et refusa d'avancer ses propres opinions, bien qu'il donnât l'impression qu'elles différaient de celles de ses compagnons.

Il est intéressant de noter qu'après sa disparition complète, on a découvert que ses affaires privées étaient organisées avec une précision qui peut montrer qu'il avait une forte prémonition de la catastrophe. Après ces explications essentielles, je vais maintenant donner le récit tel qu'il est, en commençant par la page 3 du carnet de notes maculé de sang :

...

Néanmoins, lorsque j'ai dîné à Reims avec Coselli et Gustav Raymond, j'ai constaté que ni l'un ni l'autre n'avait conscience d'un danger particulier dans les couches supérieures de l'atmosphère. Je n'ai pas dit ce que j'avais en tête, mais je m'en suis tellement approché que s'ils avaient eu une idée correspondante, ils n'auraient pas manqué de l'exprimer. Mais ils ne sont que deux



types vides et vaniteux qui ne pensent qu'à voir leurs noms stupides dans les journaux. Il est intéressant de noter qu'aucun d'eux n'a jamais dépassé le niveau de vingt-mille pieds. Bien sûr, des hommes sont allés plus haut que cela, aussi bien en ballon que dans l'ascension de montagnes. Ce doit être bien au-dessus de ce point que l'avion entre dans la zone de danger - toujours en supposant que mes prémonitions soient correctes.

L'aviation existe maintenant depuis plus de vingt ans, et l'on peut se demander : pourquoi ce péril ne se révèle-t-il qu'à notre époque ? La réponse est évidente. Au temps des faibles moteurs, quand un Gnome ou un Green de cent chevaux était considéré comme suffisant pour tous les besoins, les vols étaient très restreints. Maintenant que la puissance de trois cents chevaux est la règle plutôt que l'exception, les visites aux couches supérieures sont devenues plus faciles et plus courantes. Certains d'entre nous se souviennent que, dans notre jeunesse, Garros s'est fait une réputation mondiale en atteignant dix-neuf-mille pieds, et que le survol des Alpes était considéré comme un exploit remarquable. Aujourd'hui, notre niveau a été considérablement relevé, et l'on compte vingt vols de haute altitude pour un seul dans les années passées. Beaucoup d'entre eux ont été entrepris en toute impu-

nité. Le niveau de trente-mille pieds a été atteint à maintes reprises sans autre désagrément que le froid et l'asthme. Qu'est-ce que cela prouve ? Un visiteur peut descendre sur cette planète des milliers de fois et ne jamais voir un tigre. Pourtant, les tigres existent, et s'il descendait par hasard dans une jungle, il pourrait être dévoré. Il y a des jungles dans l'air supérieur, et il y a des choses pires que les tigres qui les habitent. Je crois qu'avec le temps, je cartographierai ces jungles avec précision. Même à l'heure actuelle, je pourrais en nommer deux. L'une d'elles se trouve au-dessus de la région de Pau-Biarritz en France. Une autre est juste au-dessus de ma tête au moment où j'écris dans ma maison du Wiltshire. Je pense qu'il y en a un troisième dans la région de Homburg-Wiesbaden.

C'est la disparition des aviateurs qui m'a fait réfléchir. Bien sûr, tout le monde disait qu'ils étaient tombés à la mer, mais cela ne me satisfaisait pas du tout. D'abord, il y a eu Verrier en France. Son appareil a été retrouvé près de Bayonne, mais on n'a jamais retrouvé son corps. Il y a eu aussi le cas de Baxter, qui a disparu, bien que son moteur et certaines des fixations en fer aient été retrouvés dans un bois du Leicestershire. Dans ce cas, le Dr Middleton, d'Amesbury, qui observait le vol avec un télescope, déclare que juste avant que les nuages n'obscurcissent la

vue, il a vu la machine, qui était à une hauteur énorme, s'élever soudain à la verticale en une succession de secousses d'une manière qu'il aurait cru impossible. C'est la dernière fois que l'on a vu Baxter. Il y a eu une correspondance dans les journaux, mais elle n'a jamais abouti. Il y a eu plusieurs autres cas similaires, et puis il y a eu la mort de Hay Connor. Que de rumeurs autour d'un mystère aérien non résolu, que de colonnes dans les journaux à deux sous, et pourtant, que de choses ont été faites pour aboutir ! Il est descendu dans un formidable *vol-plané* d'une hauteur inconnue. Il n'est jamais descendu de sa machine et est mort dans son siège de pilote. Mort de quoi ? D'une maladie cardiaque, ont dit les médecins. Balivernes ! Le cœur de Hay Connor était aussi sain que le mien. Qu'a dit Venables ? Venables était le seul homme qui était à ses côtés quand il est mort. Il a dit qu'il tremblait et avait l'air d'un homme qui avait eu très peur. - « Mort de peur », a dit Venables, mais il ne pouvait pas imaginer ce qui l'avait effrayé. Il n'a dit qu'un mot à Venables, qui ressemblait à « Monstrueux ». Ils n'ont rien pu en tirer lors de l'enquête. Mais j'ai pu en tirer quelque chose. Monstrueux ! C'était le dernier mot du pauvre Harry Hay Connor. Et il est mort de peur, comme Venables le pensait.

Et puis il y a eu la tête de Myrtle.

Croyez-vous vraiment - ou quelqu'un croit-il vraiment - que la tête d'un homme puisse être enfoncée dans son corps par la force d'une chute ? Je sais que c'est peut-être possible, mais pour ma part, je n'ai jamais cru qu'il en était ainsi pour Myrtle. Et la graisse sur ses vêtements - « tout gluant de graisse », a dit quelqu'un à l'enquête. C'est curieux que personne ne se soit mis à penser après ça ! Moi, si - mais, alors, je réfléchissais depuis un bon moment. J'ai fait trois ascensions - comme Dangerfield me taquinait avec mon fusil à pompe ! - mais je n'ai jamais été assez haut. Maintenant, avec cette nouvelle machine légère de Paul Veroner et ses cent-soixante-quinze Robur, je devrais facilement toucher les trente-mille demain. Je vais tenter de battre le record. J'aurai peut-être aussi une chance pour autre chose. Bien sûr, c'est dangereux. Si un homme veut éviter le danger, il ferait mieux de ne pas voler du tout et de se contenter de pantoufles de flanelle et d'une robe de chambre. Mais je visiterai le centre d'entraînement aérien demain - et s'il y a quelque chose là-bas, je le saurai. Si je reviens, je deviendrai un peu une célébrité. Si je ne reviens pas, ce carnet pourra expliquer ce que j'essaie de faire et comment j'ai perdu la vie en le faisant. Mais pas de radotage sur les accidents ou les mystères, s'il vous plaît.

J'ai choisi mon monoplan Paul Veroner pour ce travail. Il n'y a rien de tel qu'un monoplan quand on veut faire du bon boulot. Beaumont l'a découvert très tôt. D'abord, il ne craint pas l'humidité, et le temps donne l'impression que nous devrions être dans les nuages tout le temps. C'est un joli petit modèle qui répond à ma main comme un cheval à la bouche tendre. Le moteur est un Robur rotatif à dix cylindres fonctionnant jusqu'à cent-soixante-quinze. Il possède toutes les améliorations modernes - fuselage fermé, patins d'atterrissage à haute courbure, freins, stabilisateurs gyroscopiques et trois vitesses, obtenues par une modification de l'angle des plans selon le principe du store vénitien. J'ai pris avec moi un fusil de chasse et une douzaine de cartouches remplies de chevrotine. Vous auriez dû voir le visage de Perkins, mon vieux mécanicien, lorsque je lui ai demandé de les mettre en place. J'étais habillé comme un explorateur de l'Arctique, avec deux maillots sous ma salopette, des chaussettes épaisses dans mes bottes rembourrées, un bonnet tempête à rabats et mes lunettes. Il faisait chaud à l'extérieur des hangars, mais je voulais atteindre le sommet de l'Himalaya et je devais m'habiller en conséquence. Perkins savait qu'il y avait quelque chose et m'a supplié de l'emmener avec moi. J'aurais peut-être dû le faire si

j'avais utilisé le biplan, mais un monoplan est fait pour un seul homme – si vous voulez en tirer le dernier pied d'ascendance. Bien sûr, j'ai pris un sac à oxygène, car l'homme qui tente de battre le record d'altitude sans en avoir un sera soit gelé, soit étouffé, soit les deux.

J'ai bien examiné les ailes, le palonnier et le levier d'élévation avant de monter à bord. Tout était en ordre, d'après ce que j'ai pu voir. Puis j'ai allumé mon moteur et j'ai constaté qu'il fonctionnait bien. Lorsqu'ils l'ont laissé partir, il est passé presque immédiatement à la vitesse la plus basse. J'ai fait le tour du terrain une ou deux fois pour le réchauffer, puis, avec un signe de la main à Perkins et aux autres, j'ai aplati mes ailes et l'ai mis à sa vitesse maximale. Il a chevauché le vent comme une hirondelle pendant huit ou dix milles, jusqu'à ce que je lui fasse relever un peu le nez et qu'il se mette à grimper en une grande spirale vers le banc de nuages au-dessus de moi. Il est très important de monter lentement et de s'adapter à la pression au fur et à mesure.

C'était une belle et chaude journée pour un mois de septembre anglais, même s'il y avait le silence et la lourdeur d'une pluie imminente. De temps en temps, il y avait des bouffées de vent soudaines venant du sud-

ouest. L'une d'entre elles fut si forte et inattendue qu'elle me prit par surprise et me fit tourner en rond pendant un instant. Je me souviens du temps où les rafales, les tourbillons et les poches d'air étaient des choses dangereuses, avant que nous n'apprenions à doter nos moteurs d'une puissance supérieure. Au moment où j'atteignis les bancs de nuages, alors que l'altimètre marquait trois mille, la pluie commença à tomber. Mon Dieu, comme il pleuvait ! Elle tambourinait sur mes ailes et s'abattait sur mon visage, brouillant mes lunettes au point que je pouvais à peine voir. J'ai réduit la vitesse, car il était dangereux de voler contre elle. En prenant de l'altitude, il s'est mis à grêler et j'ai dû lui tourner le dos. Un de mes cylindres était hors d'usage - une bougie sale, j'imagine, mais je montais quand même régulièrement avec beaucoup de puissance. Au bout d'un moment, le problème, quel qu'il soit, est passé et j'ai entendu le ronronnement plein et profond. Les dix qui chantent comme un seul homme. C'est là que la beauté de nos silencieux modernes entre en jeu. Nous pouvons enfin contrôler nos moteurs à l'oreille. Comme ils piaillent, couinent et sanglotent quand ils ont des problèmes ! Tous ces appels à l'aide étaient gaspillés dans le passé, lorsque chaque son était absorbé par le vacarme monstrueux de la machine. Si seule-



ment les premiers aviateurs pouvaient revenir pour voir la beauté et la perfection du mécanisme qu'ils ont acheté au prix de leur vie !

Vers neuf heures et demie, je m'approchais des nuages. Une demi-douzaine d'engins volants faisaient du bricolage à mille pieds d'altitude, ressemblant à de petites hirondelles noires sur le fond vert. J'ose dire qu'ils se demandaient ce que je faisais au pays des nuages. Soudain, un rideau gris s'est ouvert sous moi et les plis humides de la vapeur ont tourbillonné autour de mon visage. Il faisait un froid moite et misérable. Mais j'étais au-dessus de la tempête de grêle, et c'était déjà ça de gagné. Le nuage était aussi sombre et épais qu'un brouillard londonien. Dans mon anxiété pour me dégager, j'ai levé le nez jusqu'à ce que la sonnerie automatique retentisse et que je commence à glisser vers l'arrière. Mes ailes trempées et ruisselantes m'avaient rendu plus lourd que je ne le pensais, mais je me trouvais maintenant dans des nuages plus légers, et j'avais bientôt franchi la première couche. Il y en avait une deuxième – de couleur opale et molletonnée – à une grande hauteur au-dessus de ma tête, un plafond blanc ininterrompu au-dessus, et un plancher sombre ininterrompu au-dessous, avec le monoplan travaillant vers le haut sur une vaste spirale

entre les deux. On se sent terriblement seul dans ces espaces entre les nuages. À un moment, un grand vol de petits oiseaux aquatiques est passé devant moi, volant très vite vers l'ouest. Le ronronnement rapide de leurs ailes et leur cri musical étaient gais à mon oreille. J'imagine que c'était des sarcelles, mais je suis un misérable zoologiste. Maintenant que nous, les humains, sommes devenus des oiseaux, nous devons apprendre à connaître nos frères de vue.

Le vent au-dessous de moi tourbillonnait et balançait la large plaine nuageuse. Un instant, un grand tourbillon de vapeur s'y est formé, et à travers lui, comme dans un entonnoir, j'ai aperçu le monde lointain. Un grand biplan blanc passait à une grande profondeur en dessous de moi. Je suppose que c'est le service postal du matin entre Bristol et Londres. Puis la brume a tourbillonné à nouveau vers l'intérieur et la grande solitude s'est refermée.

Juste après dix heures, j'ai touché le bord inférieur de la strate nuageuse supérieure. Il s'agissait d'une fine vapeur diaphane dérivant rapidement vers l'ouest. Le vent n'avait cessé de forcer pendant tout ce temps et il soufflait maintenant une brise soutenue – vingt-huit à l'heure selon ma jauge. Il faisait déjà très froid, bien que mon altimètre ne

marquât que neuf mille. Le moteur fonctionnait à merveille, et nous nous élevions en bourdonnant régulièrement. Le banc de nuages était plus épais que ce à quoi je m'attendais, mais il s'est finalement aminci en une brume dorée devant moi, et en un instant j'en suis sorti, et il y avait un ciel sans nuage et un soleil brillant au-dessus de ma tête - tout bleu et or au-dessus, tout argent brillant en dessous, une vaste plaine étincelante aussi loin que mes yeux pouvaient atteindre. Il était dix heures et quart, et l'aiguille du barographe indiquait douze mille huit cents. Je montais et montais encore, mes oreilles concentrées sur le ronronnement profond de mon moteur, mes yeux toujours occupés par la montre, le compte-tours, la jauge d'essence et la pompe à huile. Pas étonnant que l'on dise des aviateurs qu'ils sont une race intrépide. Avec tant de choses auxquelles il faut penser, on n'a pas le temps de s'inquiéter pour soi-même. C'est à peu près à ce moment que j'ai constaté le manque de fiabilité de la boussole à partir d'une certaine altitude. À quinze mille pieds, la mienne pointait vers l'est et un point vers le sud. Le soleil et le vent me donnaient mes véritables repères.

J'avais espéré atteindre un calme éternel dans ces hautes altitudes, mais à chaque millier de pieds d'ascension, la tempête deve-

nait plus forte. Ma machine gémissait et tremblait dans chaque articulation et chaque rivet lorsqu'elle l'affrontait, et s'envolait comme une feuille de papier lorsque je l'inclinai dans un virage, frôlant le vent à une vitesse peut-être supérieure à celle que les hommes mortels ont jamais connue. Pourtant, je devais toujours revenir à la charge et virer de bord dans le vent, car ce n'était pas seulement un record de hauteur que je cherchais. D'après tous mes calculs, c'était au-dessus du petit Wiltshire que se trouvait mon poumon d'air, et tout mon travail pouvait être perdu si je touchais les couches extérieures à un endroit plus éloigné.

Lorsque j'atteignis le niveau de dix-neuf mille pieds, c'est-à-dire vers midi, le vent était si fort que je regardais avec une certaine anxiété les haubans de mes ailes, m'attendant à les voir se briser ou se relâcher. J'ai même largué le parachute derrière moi et fixé son crochet à l'anneau de ma ceinture en cuir, afin d'être prêt au pire. C'était le moment où un peu de travail bâclé du mécanicien est payé par la vie de l'aéronaute. Mais il a tenu bon. Chaque corde et chaque jambe de force bourdonnait et vibrait comme autant de cordes de harpe, mais il était glorieux de voir comment, malgré les coups et les secousses, il était toujours le conquérant de la nature et le maître du ciel. Il y a sûre-

ment quelque chose de divin dans l'homme lui-même pour qu'il puisse s'élever à un niveau si supérieur aux limites que la Création semblait imposer – s'élever, aussi, par un dévouement aussi désintéressé, aussi héroïque que cette conquête aérienne l'a montré. Vous parlez de dégénérescence humaine ! Quand une histoire comme celle-ci a-t-elle été écrite dans les annales de notre race ?

Telles étaient les pensées qui me venaient à l'esprit alors que je grimpais sur ce monstrueux plan incliné, le vent me frappant tantôt au visage, tantôt sifflant derrière mes oreilles, tandis que le pays des nuages s'éloignait à une telle distance que les plis et les bosses d'argent s'étaient tous aplanis en une plaine plate et brillante. Mais soudain, j'ai fait une expérience horrible et sans précédent. J'ai déjà connu ce que c'est que d'être dans ce que nos voisins appellent un tourbillon, mais jamais à une telle échelle. Cet immense fleuve de vent dont j'ai parlé avait, semble-t-il, en son sein des tourbillons aussi monstrueux que lui-même. Sans avertissement, je fus entraîné soudainement au cœur de l'un d'eux. Je tournai pendant une minute ou deux à une telle vitesse que je faillis perdre la raison, puis je tombai brusquement, l'aile gauche en avant, dans l'entonnoir à vide situé au centre. Je suis tombé comme une pierre, et j'ai perdu près de mille

pieds. Seule ma ceinture me retint dans mon siège, et le choc et l'essoufflement me laissèrent pendu, à moitié insensible, sur le côté du fuselage. Mais je suis toujours capable d'un effort suprême – c'est mon seul grand mérite en tant qu'aviateur. J'étais conscient que la descente était plus lente. Le tourbillon était un bol plutôt qu'un entonnoir, et j'étais arrivé à l'apex. D'un coup sec, en jetant tout mon poids d'un côté, j'ai mis mes ailerons à l'horizontale et j'ai remis l'engin face au vent. En un instant, je sortais des tourbillons et je rasais le ciel. Puis, ébranlé mais victorieux, je redressai le nez de l'appareil et je recommençai ma course régulière vers le haut. Je fis un grand tour pour éviter le point dangereux du tourbillon et j'étais bientôt en sécurité au-dessus de celui-ci. Juste après une heure, j'étais à 21 000 pieds au-dessus du niveau de la mer. À ma grande joie, j'avais surmonté la tempête, et à chaque centaine de pieds d'ascension, l'air devenait plus calme. D'autre part, il faisait très froid, et j'étais conscient de cette nausée particulière qui accompagne la raréfaction de l'air. Pour la première fois, je dévissai le goulot de ma poche d'oxygène et je respirais de temps en temps ce gaz glorieux. Je le sentais couler comme un cordial dans mes veines, et j'étais exalté presque jusqu'à l'ivresse. Je criais et chantais en m'élevant dans le monde exté-

rieur froid et immobile.

Il est très clair pour moi que l'insensibilité qui frappa Glaisher, et à un moindre degré Coxwell, lorsqu'en 1862, ils montèrent en ballon à la hauteur de trente mille pieds, était due à l'extrême rapidité avec laquelle s'effectue une ascension perpendiculaire. Si on la fait par une pente facile et qu'on s'habitue par degrés à la diminution de la pression barométrique, il n'y a pas de symptômes aussi redoutables. À la même hauteur, j'ai constaté que même sans mon inhalateur d'oxygène, je pouvais respirer sans trop de peine. Il faisait cependant un froid glacial et mon thermomètre était à zéro Fahrenheit¹. À une heure et demie, j'étais à près de sept milles au-dessus de la surface de la terre, et je continuais à monter régulièrement. J'ai constaté, cependant, que l'air raréfié donnait nettement moins de soutien à mes ailes, et que mon angle d'ascension devait être considérablement réduit en conséquence. Il était déjà clair que même avec mon poids léger et la puissance de mon moteur, il arriverait un moment devant moi où je pourrais plus monter. Pour aggraver les choses, l'une de mes bougies d'allumage avait de nouveau des problèmes et le moteur présentait des ratés intermittents. Mon cœur était lourd de la

1 Environ -18°C.



peur de l'échec.

C'est à ce moment-là que j'ai eu une expérience extraordinaire. Quelque chose passa à toute vitesse devant moi dans une traînée de fumée et explosa avec un fort sifflement, envoyant un nuage de vapeur. Pendant un instant, je ne pus imaginer ce qui s'était passé. Puis je me souvins que la terre est sans cesse bombardée par des météorites et qu'elle serait à peine habitable si elles ne se transformaient pas presque toujours en vapeur dans les couches extérieures de l'atmosphère. Voici un nouveau danger pour l'homme des hautes altitudes, car deux autres m'ont dépassé alors que j'approchais de la marque des quarante mille pieds. Je ne doute pas qu'aux limites de l'enveloppe terrestre, le risque soit bien réel.

L'aiguille de mon barographe marquait quarante et un mille trois cents lorsque je me rendis compte que je ne pouvais pas aller plus loin. Physiquement, l'effort n'était pas encore insupportable, mais ma machine avait atteint sa limite. L'air atténué n'offrait plus assez de soutien aux ailes, et la moindre inclinaison se transformait en dérapage latéral, tandis que l'appareil semblait léthargique sur ses commandes. Il est possible que, si le moteur avait été au mieux de sa forme, nous aurions pu parcourir mille pieds

de plus, mais il avait encore des ratés et deux des dix cylindres semblaient hors d'usage. Si je n'avais pas déjà atteint la zone que je cherchais, je ne la verrais jamais au cours de ce voyage. Mais n'était-il pas possible que je l'aie atteinte ? Décrivant des cercles comme un faucon monstrueux sur le niveau de quarante mille pieds, je laissai le monoplan se guider et, avec mon verre de Mannheim, j'observai attentivement mon environnement. Le ciel était parfaitement clair. Rien n'indiquait ces dangers que j'avais imaginés.

J'ai dit que je volais en rond. Il me vint soudain à l'esprit que je ferais bien de ratisser plus large et d'ouvrir un nouveau couloir aérien. Si le chasseur pénètre dans une jungle terrestre, il la traverse s'il veut trouver son gibier. Mon raisonnement m'avait amené à croire que le trou d'air que j'avais imaginé se trouvait quelque part au-dessus du Wiltshire, ce qui devait être au sud et à l'ouest de ma position. J'ai pris mes repères à partir du soleil, car la boussole était sans espoir et aucune trace de terre n'était visible, rien d'autre que la lointaine plaine de nuages argentés. Cependant, j'obtins ma direction du mieux que je pus et je gardais la tête droite vers la marque. J'estimai que ma réserve d'essence ne durerait pas plus d'une heure, mais je pouvais me permettre de l'uti-

liser jusqu'à la dernière goutte, car un seul magnifique vol-plané pouvait à tout moment m'amener au sol.

Soudain, je me rendis compte de quelque chose de nouveau. L'air devant moi avait perdu sa limpidité. Il était plein de longues mèches déchiquetées de quelque chose que je ne peux comparer qu'à de la fumée de cigarette très fine. Elles étaient suspendues en couronnes et en spirales, tournant et se tordant lentement dans la lumière du soleil. Alors que le monoplan le traversait, j'ai senti un léger goût d'huile sur mes lèvres, et il y avait une écume grasse sur les boiseries de l'appareil. Une matière organique infiniment fine semblait être en suspension dans l'atmosphère. Il n'y avait pas de vie. Elle était incolore et diffuse, s'étendant sur de nombreux hectares carrés, puis s'éloignant dans le vide. Non, ce n'était pas la vie. Mais ne serait-ce pas les restes de la vie ? Et surtout, ne serait-ce pas la nourriture de la vie, de la vie monstrueuse, comme l'humble graisse de l'océan est la nourriture de la puissante baleine ? Cette pensée était dans mon esprit lorsque mes yeux se sont levés et que j'ai vu la vision la plus merveilleuse que l'homme ait jamais vue. Puis-je espérer vous la transmettre comme je l'ai vue moi-même jeudi dernier ?

Imaginez une méduse comme celles qui naviguent dans nos mers l'été, en forme de cloche et d'une taille énorme - bien plus grande, je pense, que le dôme de Saint-Paul. Elle était d'une couleur rose pâle veinée d'un vert délicat, mais l'ensemble de l'énorme tissu était si ténu qu'il n'était qu'une silhouette féerique contre le ciel bleu foncé. Il palpitait avec un rythme délicat et régulier. Deux longs tentacules verts pendants s'en détachaient et se balançaient lentement d'avant en arrière. Cette magnifique vision passa doucement, sans bruit et avec dignité, au-dessus de ma tête, aussi légère et fragile qu'une bulle de savon, et dériva sur son chemin majestueux.

J'avais à moitié tourné mon monoplane pour pouvoir surveiller cette belle créature, quand, en un instant, je me suis retrouvé au milieu d'un groupe, de toutes tailles, mais aucune aussi grande que la première. Certaines étaient assez petites, mais la majorité était à peu près aussi grande qu'un ballon moyen, et avec à peu près la même courbure au sommet. Ils avaient une finesse de texture et de couleur qui me rappelait le verre vénitien le plus fin. Les teintes dominantes étaient de pâles nuances de rose et de vert, mais toutes avaient une belle irisation lorsque le soleil brillait à travers leurs formes délicates. Des centaines d'entre elles

passaient devant moi, un merveilleux escadron féérique d'étranges argonautes du ciel, des créatures dont les formes et la substance étaient tellement en harmonie avec ces hauteurs pures que l'on ne pouvait pas concevoir quelque chose d'aussi délicat à portée de vue ou de son de la terre.

Mais bientôt mon attention fut attirée par un nouveau phénomène : les serpents de l'air extérieur. C'étaient des serpentins longs, minces, fantastiques, faits d'une matière vaporeuse, qui tournaient et se tordaient avec une grande rapidité, volant en rond à une vitesse telle que les yeux pouvaient à peine les suivre. Certaines de ces créatures fantomatiques mesuraient vingt ou trente pieds de long, mais il était difficile de déterminer leur taille, car leur silhouette était si floue qu'elle semblait se fondre dans l'air qui les entourait. Ces serpents de l'air étaient d'un gris très clair ou couleur fumée, avec quelques lignes plus sombres à l'intérieur, ce qui donnait l'impression d'un organisme défini. L'un d'entre eux frôla mon visage, et j'eus conscience d'un contact froid et moite, mais leur composition était si peu substantielle que je ne pouvais pas les relier à une quelconque pensée de danger physique, pas plus que les belles créatures en forme de cloche qui les avaient précédés. Il n'y avait pas plus de solidité dans leur structure que

dans l'écume flottante d'une vague brisée.

Mais une expérience plus terrible m'attendait. Flottant vers le bas à partir d'une grande hauteur, il y avait une tache de vapeur violacée, petite lorsque je l'ai vue pour la première fois, mais s'agrandissant rapidement à mesure qu'elle s'approchait de moi, jusqu'à ce qu'elle semble avoir des centaines de pieds carrés. Bien que faite d'une substance transparente, semblable à de la gelée, elle n'en avait pas moins un contour bien plus défini et une consistance plus solide que tout ce que j'avais vu auparavant. Il y avait aussi d'autres traces d'une organisation physique, en particulier deux vastes plaques circulaires et ombragées de chaque côté, qui pouvaient être des yeux, et une tache blanche parfaitement solide entre les deux, aussi courbée et cruelle que le bec d'un vautour.

Tout l'aspect de ce monstre était formidable et menaçant, et il changeait constamment de couleur, passant d'un mauve très clair à un violet sombre et furieux, si épais qu'il projetait une ombre lorsqu'il dérivait entre mon monoplane et le soleil. Sur la courbe supérieure de son énorme corps, il y avait trois grandes taches que je ne peux décrire que comme d'énormes bulles, et j'étais convaincu en les regardant qu'elles étaient

chargées d'un gaz extrêmement léger qui servait à faire flotter la masse informe et semi-solide dans l'air raréfié. La créature se déplaçait rapidement, suivant facilement le rythme du monoplan, et pendant vingt milles ou plus, elle forma mon horrible escorte, planant au-dessus de moi comme un oiseau de proie qui attend de bondir. Sa méthode de progression – si rapide qu'il n'était pas facile de la suivre – consistait à projeter devant elle une longue banderole gluante qui, à son tour, semblait attirer vers l'avant le reste du corps qui se tordait. Elle était si élastique et gélatineuse qu'elle n'avait jamais la même forme pendant deux minutes consécutives, et pourtant chaque changement la rendait plus menaçante et répugnante que la précédente.

Je savais qu'elle était malveillante. Chaque rougeur pourpre de son corps hideux me le disait. Les yeux vagues et globuleux qui étaient toujours tournés vers moi étaient froids et impitoyables dans leur haine visqueuse. J'inclinai le nez de mon monoplan vers le bas pour lui échapper. Au moment où je le faisais, un long tentacule jaillit de cette masse de graisse flottante, et tomba aussi léger et sinueux qu'un coup de fouet sur l'avant de mon appareil. Il y eut un fort sifflement lorsqu'il resta un moment sur le moteur chaud, puis il s'envola à nouveau, tandis que l'énorme corps plat se resserrait comme s'il

souffrait soudainement. Je plongeai en piqué, mais de nouveau un tentacule tomba sur le monoplan et fut arraché par l'hélice aussi facilement qu'elle aurait pu couper une couronne de fumée. Une longue spirale glissante, collante, semblable à un serpent, arriva par derrière et m'attrapa par la taille, me tirant hors du fuselage. Je la déchirai, mes doigts s'enfonçant dans la surface lisse et collante, et pendant un instant je me dégageai, mais seulement pour être attrapé autour de la botte par un autre serpent, qui me donna une secousse qui me fit basculer presque sur le dos.

En tombant, je tirai des deux canons de mon arme, même si, en fait, c'était comme attaquer un éléphant avec un pistolet à pois que d'imaginer qu'une arme humaine puisse paralyser cette puissante masse. Et pourtant, je visais mieux que je ne le pensais, car, avec un bruit sourd, l'une des grandes cloques sur le dos de la créature explosa sous la perforation de la balle. Il était évident que ma conjecture était juste, et que ces vastes vessies transparentes étaient remplies d'un gaz de levage, car en un instant, l'énorme corps nuageux se retourna sur le côté, se tordant désespérément pour trouver son équilibre, tandis que le bec blanc claquait et s'ouvrait avec une horrible fureur. Mais déjà je m'étais élancé dans le vol en piqué le plus raide que



j'osais tenter, mon moteur toujours à plein régime, l'hélice et la force de gravité me propulsant vers le bas comme un aérolithe. Loin derrière moi, je voyais une tache terne et violacée qui rapetissait rapidement et se fondait dans le ciel bleu derrière elle. J'étais en sécurité, hors de la jungle mortelle de l'air extérieur.

Une fois hors de danger, je réduisis le régime de mon moteur, car rien ne détruit une machine plus vite que de la faire tourner à pleine puissance depuis une grande hauteur. Ce fut une glorieuse spirale en vol-plané de près de huit milles d'altitude - d'abord, au niveau du banc de nuages argentés, puis à celui du nuage d'orage en dessous, et enfin, sous une pluie battante, à la surface de la terre. J'ai vu le canal de Bristol au-dessous de moi lorsque je me suis détaché des nuages, mais, ayant encore de l'essence dans mon réservoir, j'ai parcouru vingt miles à l'intérieur des terres avant de m'échouer dans un champ à un demi-mile du village d'Ashcombe. Là, j'obtins trois bidons d'essence d'une voiture qui passait, et à six heures dix ce soir-là, j'atterrissais doucement dans ma propre prairie à Devizes, après un voyage comme aucun mortel sur terre n'en a jamais fait et n'a vécu pour le raconter. J'ai vu la beauté et j'ai vu l'horreur des hauteurs - et une beauté ou une horreur plus grande que

cela n'est pas à la portée de l'homme.

Et maintenant, j'ai l'intention d'y retourner une fois de plus avant de donner mes résultats au monde. La raison en est que je dois certainement avoir quelque chose à montrer en guise de preuve avant de raconter une telle histoire à mes semblables. Il est vrai que d'autres suivront bientôt et confirmeront ce que j'ai dit, et pourtant je voudrais être convaincant dès le départ. Ces jolies bulles irisées de l'air ne devraient pas être difficiles à capturer. Elles dérivent lentement sur leur chemin, et le rapide monoplane pourrait intercepter leur course tranquille. Il est assez probable qu'ils se dissoudraient dans les couches plus lourdes de l'atmosphère, et qu'un petit tas de gelée amorphe serait tout ce que je ramènerais sur terre avec moi. Et pourtant, il y aurait sûrement quelque chose qui me permettrait d'étayer mon histoire. Oui, je vais y aller, même si je cours un risque en le faisant. Ces horreurs pourpres ne semblent pas être nombreuses. Il est probable que je n'en verrai pas une seule. Si c'est le cas, je plongerai immédiatement. Au pire, il y a toujours le fusil à pompe et ma connaissance de...

Ici, il manque malheureusement une page du manuscrit. Sur la page suivante, il

est écrit, en gros caractères et de façon irrégulière :

« Quarante-trois mille pieds. Je ne reverrai jamais la terre. Ils sont au-dessous de moi, trois d'entre eux. Que Dieu me vienne en aide. C'est une mort affreuse ! »

Telle est, dans son intégralité, la déclaration de Joyce-Armstrong. Depuis, on n'a plus rien vu de l'homme. Des morceaux de son monoplan brisé ont été ramassés dans les réserves de M. Budd-Lushington, aux frontières du Kent et du Sussex, à quelques kilomètres de l'endroit où le carnet a été découvert. Si la théorie du malheureux aviateur est correcte, à savoir que cette jungle aérienne, comme il l'appelait, n'existait que dans le sud-ouest de l'Angleterre, il semblerait qu'il s'en soit enfui à toute la vitesse de son monoplan, mais qu'il ait été rattrapé et dévoré par ces horribles créatures à un endroit quelconque de l'atmosphère au-dessus de l'endroit où les sinistres reliques furent trouvées. L'image de ce monoplan filant dans le ciel, avec ces terreurs sans nom volant aussi rapidement sous lui et le coupant toujours de la terre tandis qu'elles se rapprochaient progressivement de leur victime, est une image sur laquelle un homme qui tient à sa santé mentale préférerait ne pas s'attarder. Il y en a beaucoup, je le sais, qui se moquent encore

des faits que j'ai exposés ici, mais même eux doivent admettre que Joyce-Armstrong a disparu, et je leur recommande ses propres paroles : « Ce carnet peut expliquer ce que j'essaie de faire, et comment j'ai perdu ma vie en le faisant. Mais pas de radotage sur les accidents ou les mystères, s'il vous plaît. »