



Chapitre 1 – Un décollage choc

_Yellowknife, octobre 1968, Cessna 180 à skis

Le temps est exécrable, comme toujours à cette époque de l'année, avec plafond bas et quelques averses de neige. Nous volons avec des avions à skis depuis deux semaines parce que les petits lacs sont déjà gelés. Ce jour-là, j'apporte en Cessna 180 des vivres aux hommes qui travaillent à la mine Terra.

La petite mine Terra est située sur la rivière Camsell, près de Port Radium, au sud-est du Grand lac de l'Ours. Comme je dois décharger une pleine cargaison de vivres et de matériel, puis charger des sacs de minerai et refaire les pleins avec une petite pompe à main, j'emmène avec moi Danny Papas, le jeune aide aux docks de notre base de Yellowknife.

Il y a 500 kilomètres à faire, mais les skis nous ralentissent, si bien qu'il nous faut près de deux heures et demie pour arriver à destination. Le dernier tronçon est pénible, car cette région proche du Grand lac de l'Ours est sauvage et accidentée, et le haut des collines caché sous les nuages. Nous nous faufile sous les stratus et arrivons à atteindre le petit lac près de la mine dont l'autre extrémité n'est pas encore gelée. On nous a affirmé, par radio haute-fréquence, que la glace est assez solide pour un Cessna 180, et nous

faisons une approche timide pour essayer de nous poser doucement avec les skis sur une distance aussi courte que possible.

Au moment où les skis touchent la neige, j'entends un fort « bang » juste derrière moi, un bruit métallique aigu.

_Qu'est-ce que c'est que ça ? demande Danny.

Je n'en ai aucune idée, mais un pilote doit demeurer serein en toutes circonstances.

_La queue a dû se détacher, mais nous allons voir.

J'arrête l'avion, puis vais faire un tour à l'arrière. Tout a l'air normal : la queue, les gouvernes, le fuselage, le train d'atterrissage et les skis sont en place.

Nous avons dû heurter du matériel de la mine sous la neige en nous posant, mais ça n'a pas l'air d'avoir fait de dégâts.

Je bougonne pendant que nous nous dirigeons vers la mine, me demandant pourquoi ils n'ont pas fait plus attention. Ils savent bien qu'on ne laisse pas une pièce de machine sous la neige à l'endroit où les avions se posent.

À la mine, le manager, Hank Sanche, vient nous accueillir. Nous déchargeons les vivres et le matériel que nous avions apportés, chargeons une douzaine de sacs de minerai concentré, et pompons dans les réservoirs d'ailes l'essence de deux fûts de 50 litres. Je suis content d'avoir Danny avec moi.

Il est temps de repartir. Nous ne sommes qu'en début d'après-midi, mais le ciel s'assombrit déjà, le plafond est plus bas que le sommet des collines et la visibilité, bien qu'acceptable, n'est pas bien bonne. Nous glissons vers le bout déjà gelé du lac. Je retrouve les traces de notre atterrissage, mais sans arriver à voir la pièce de machine que nous avons dû heurter à l'atterrissage. J'ajuste le compas gyroscopique sur l'orientation connue du lac. Pas de lumière rouge sur le tableau de bord, et les aiguilles sont toutes dans le vert : prêts à décoller. Plein gaz : nous commençons à glisser en douceur vers la partie du lac qui n'est pas encore gelée et les collines. Décollage !

_Bang !

Encore ? C'est un bruit différent cette fois, pas aussi aigu et bref qu'à l'atterrissage.

Nous venons juste de décoller quand le ski gauche pivote de 90 degrés autour de l'axe de rotation des roues, et s'arrête verticalement en butant contre le hauban de l'aile à côté de moi. Nous avons un ski horizontal comme il se doit, et un autre vertical, dont toute la surface plane est tournée vers l'avant comme un frein à air gigantesque. Nous volons plein gaz et volets de décollage sortis, mais ne pouvons plus gagner de vitesse ou d'altitude.

Nous arrivons au-dessus de l'extrémité du lac qui n'est pas encore gelée, et je me pose alors la question : faut-il couper le moteur, faire du ski nautique au bout du lac, et terminer brutalement dans les rochers et les sapins au pied de la colline, ou devrais-je au contraire continuer plein moteur dans l'espoir de passer par-dessus les arbres pour essayer de grimper le long de la pente de la colline ? Je réfléchis à la question pendant un moment, mais, après avoir pesé le pour et le contre, j'arrive au bout du lac et perds ainsi l'option du ski nautique. Il est trop tard pour ça, et nous fonçons à toute vitesse vers les arbres et la colline.

Je me pose alors une deuxième question : maintenant que nous arrivons dans les arbres, est-ce que je coupe le moteur pour rentrer dedans en vol contrôlé, ou vaut-il mieux continuer plein moteur dans l'espoir de les éviter et de remonter le long de la colline, au risque de décrocher et de tomber brutalement dans les sapins ?

Tandis que je me gratte la tête en m'interrogeant sur la meilleure option, les arbres arrivent à grande vitesse, et les rochers et la colline aussitôt derrière. La situation stresse tellement le pauvre Danny qu'il se jette soudain en arrière en criant et en se croisant les bras devant la figure. Une fois encore, il est maintenant trop tard pour prendre une décision, alors nous continuons, toujours plein gaz.

Comme Danny hurle et que le moteur fait lui aussi beaucoup de bruit, je n'entends pas le haut des sapins érafler le train d'atterrissage, mais il est évident que c'est ce qui se passe. Cette caresse des arbres ne change d'ailleurs rien à la façon (lamentable) dont l'avion vole : à environ 120 km/h, le nez en l'air, plein moteur et 15 degrés de volets, nous continuons tout droit en remontant la colline et entrons dans les nuages. Quelques minutes plus tard, quand je suis sûr d'être assez haut, nous prenons tranquillement le cap de Yellowknife avec le gyrocompas.

Bien évidemment, nous ne pouvons pas descendre à tâtons dans les nuages entre les collines pour essayer de retourner à la mine ; nous sommes bien obligés de continuer dans les nuages en direction de Yellowknife. Il fait grand froid dehors et nous ne risquons donc pas d'attraper du givre sur les ailes, mais c'est notre vitesse qui m'inquiète. Nous nous traînons à peine à 140 km/h au lieu des 200 km/h habituels sur un Cessna équipé de skis. Le vol de retour va prendre plus de trois heures, et je ne pense pas que nous aurons assez d'essence.

Danny commence à récupérer. Son visage est rouge et ses yeux grands ouverts.

_Ça alors ! C'est passé vraiment juste !

_Eh oui, de temps en temps, ça passe juste. C'est pour ça qu'il faut profiter de chaque vol pendant que ça dure.

Il secoue la tête, complètement sidéré par notre passage au sommet des arbres.

Le vol continue sans problème, à part notre vitesse lamentable : nous continuons à nous traîner à 140 km/h. Au bout d'une heure et demie, nous émergeons des nuages et j'arrive à me repérer sur la carte. Nous sommes à 30 kilomètres à côté de notre route directe : pas mal. Nous corrigeons le cap pour nous diriger directement vers Yellowknife. Une heure plus tard, nous attrapons la radiobalise de Yellowknife. Chouette : notre radio compas va nous montrer le chemin. Mais les jauges indiquent qu'il ne nous reste pas beaucoup d'essence : moins de 20 % de la capacité. Danny somnole paisiblement, et moi, je m'inquiète de plus en plus.

Il commence à faire nuit, mais la navigation est encore facile parce qu'on distingue bien les lacs gelés sur le fond noir des sapins et que la radiobalise de Yellowknife nous tire vers elle.

Au bout de trois heures et demie de vol, j'appelle l'aéroport de Yellowknife en haute fréquence.

_Yellowknife Radio, de Cessna 180 CF-JWT. Nous sommes à 50 kilomètres au nord en provenance de la mine Terra, avec le ski gauche en position verticale. Notre vitesse est très réduite et nous risquons de tomber en panne d'essence avant d'avoir pu rejoindre l'aéroport. Restez à l'écoute, s'il vous plaît.

_JWT, bien compris. Bonne chance ! Nous restons à l'écoute.

Je regarde les jauges. Elles sont à zéro, mais en poussant rapidement le palonnier de gauche à droite pour faire frétiller l'avion, j'arrive à faire bouger les aiguilles jusqu'à la moitié de chaque cadran. Ça veut dire qu'il y a encore un peu d'essence dans les deux réservoirs. Dix minutes plus tard, les aiguilles bougent à peine quand je secoue à nouveau le palonnier ; encore un moment, et elles ne bougent plus du tout même quand je recommence. Le moteur va s'arrêter d'une minute à l'autre.

_Yellowknife, nous volons maintenant sur des vapeurs d'essence. Je vous préviendrai quand le moteur s'arrêtera. Nous sommes à environ 15 kilomètres au nord de l'aéroport.

Je peux voir au loin les lumières de Yellowknife. Je vise directement le centre de l'aéroport, sans me préoccuper des pistes ni du circuit qu'on doit rejoindre pour atterrir. Encore 7 ou 8 kilomètres à faire. Je maintiens notre altitude. Je vais beaucoup m'énerver si le moteur s'arrête maintenant.

_Yellowknife Radio, JWT, si nous atteignons l'aéroport, nous ferons une approche directe pour nous poser sur la neige à côté de la piste.

_Bien compris, JWT. Le camion incendie est en route. Crampez-vous !

Quand nous arrivons sur la neige, près de la piste, le camion incendie fonce à côté de nous. Le talon du ski gauche touche d'abord, ce qui le remet en position horizontale, et le reste de l'atterrissage se déroule normalement.

Je coupe le moteur et vais remercier les pompiers avant de revenir à l'avion pour essayer de comprendre ce qui s'était passé. Je découvre rapidement que le câble arrière, attaché au talon du ski pour le maintenir à l'horizontale et l'empêcher de tomber vers l'arrière, a été cisailé lorsque nous avons accroché du matériel minier lors de l'atterrissage. C'est ce qui a causé la chute de l'arrière du ski, au décollage, pendant que l'avant a été soulevé par la force du vent. L'une des extrémités du câble arrière est toujours attachée sous le fuselage, et l'autre est retombé en place sur le ski, si bien que je n'ai rien pu remarquer pendant mon tour d'inspection à la mine.

Je grimpe dans l'avion, le fais glisser jusque sur la piste, remonte les skis, et roule vers la tour de contrôle. C'est une arrivée triomphale, comme un défilé présidentiel : le gros camion de pompiers nous suit, tous phares allumés et lumières clignotantes, et je me sens très important. Dans la nuit, je ne vois pas les foules enthousiastes, mais je suis sûr qu'elles sont là.

À la tour, je serre quelques mains, remercie les hommes pour leurs encouragements et leur aide pendant l'approche, et termine ma notification de vol. Je retourne à l'avion pour l'amener au parking, mais j'ai beau m'acharner, le moteur ne repart pas. Il ne restait plus une goutte d'essence. Nous poussons le Cessna à la main, et j'invite Danny à boire un verre ou deux pour célébrer notre retour. Il m'annonce qu'il ne revolera jamais plus avec moi... mais changera d'avis un peu plus tard !