

13 (3) Un atterrissage pointu dans la montagne

_ Yellowknife, juin 1970, dans un bimoteur Beech 18 à roues

Près du coin nord-est du Grand Lac de l'Ours, non loin de Port Radium, une petite piste à flanc de montagne, faite de terre, de gravier et de pierres dessert la compagnie minière Silver Bear Mines. Je n'y suis allé qu'une fois, mais j'en garde une forte impression.

Il faut dire qu'elle est vraiment très courte, cette piste, et sa pente très raide. Si courte que, si elle était horizontale, il ne serait pas question de s'y poser avec un bimoteur Beech 18, et encore moins d'en repartir : la piste ne fait pas du tout les 500 mètres requis, loin de là. Heureusement, sa pente est si raide qu'on arrive à s'arrêter très vite en se posant dans le sens de la montée.

Comme avec toutes ces pistes d'atterrissage acrobatiques en montagne, on n'a qu'une seule chance. Je savais que je ne pourrais jamais remettre les gaz, à l'arrivée, pour refaire un tour en cas d'approche ratée, puisque le vol se termine directement face au pan de montagne.

L'approche me donne mal au ventre : sans la référence de l' horizon, impossible de savoir si nous arrivons avec une pente de vol descendante, mais beaucoup trop raide, ou montante, ce qui nous empêcherait d'atteindre la piste. Faire l'arrondi au-dessus de l'entrée de piste et ensuite remonter le nez vers le ciel à cause de la pente du sol semble de la pure folie. Finalement, nous touchons la piste au tiers de sa longueur. Je mets alors pleins gaz sur les deux moteurs pour essayer de m'avancer le plus haut possible en remontant la pente, avant de m'arrêter en tournant l'avion à 90° de travers pour qu'il ne recule pas. On ne met jamais plein gaz sur une piste en graviers pour ne pas massacrer les hélices qui soulèvent des tourbillons de gravillons, mais il y a des situations où on n'a pas le choix.

Enfin, nous atterrissons sans encombre, et mes passagers ont l'air très contents.

L'approche et l'atterrissage ne les ont pas troublés le moins du monde, et ils disparaissent pour faire sauter des blocs de rocher, ramasser des échantillons de roche, et vérifier que les travaux devant permettre l'ouverture prochaine de la mine avancent d'un bon pas. Au bout de quelques heures, les voilà qui reviennent.

Le problème, maintenant, c'est de redécoller. La piste est si courte qu'il faut que je tourne l'avion dans le sens de la pente, et ouvre aussitôt les moteurs en surpuissance pour accélérer rapidement dans la descente, tout en sachant bien qu'il n'y a pas la longueur nécessaire pour décoller. Comme pendant l'approche, pas question de changer d'avis en cours de route. Nous accélérons si vite en descendant la pente qu'il n'y a bientôt plus aucun moyen de s'arrêter. Quand nous arrivons au bout du terrain, l'avion n'a pas encore atteint la vitesse de vol, et nous basculons par-dessus le bout de piste, plongeons dans la vallée, et gagnons enfin assez de vitesse pour pouvoir voler.

Mes passagers ne se rendaient sûrement pas compte que c'était un atterrissage kamikaze, mais en sentant l'avion débouler pleins moteurs sur un terrain aussi court, et en voyant le bout de la piste arriver à grande vitesse, ils en ont tous le souffle coupé.

Je le sais, parce que je les entends pousser un soupir de soulagement collectif lorsque l'avion se décide à s'élever au-dessus de la vallée.