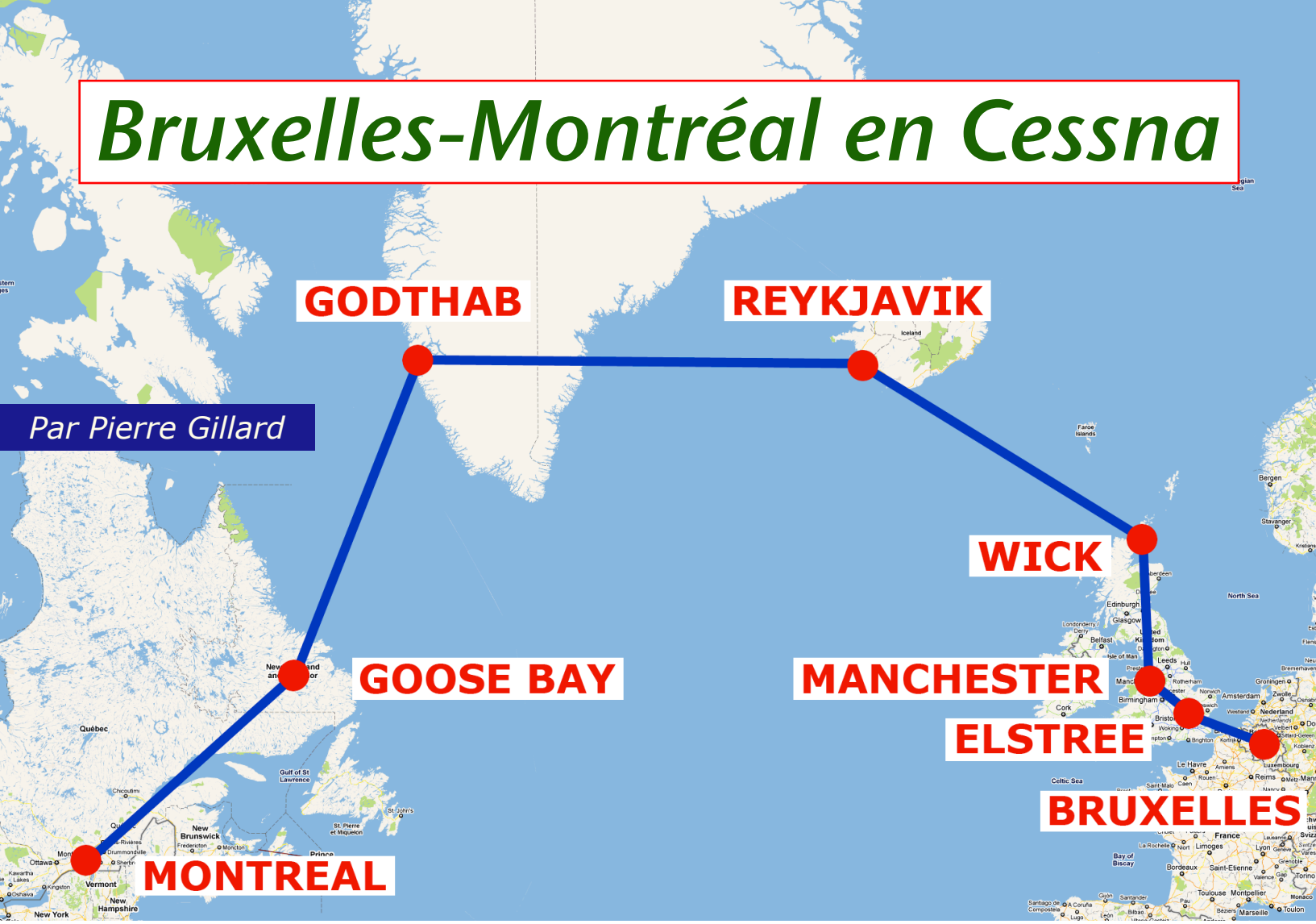
Bruxelles-Montréal en Cessna



Par Pierre Gillard

Vendredi 19 septembre 1997.

Il est environ 17h00 et je termine quelques perçages dans des boîtiers qui deviendront des bancs d'essais pour mon atelier d'avionique. Tony passe à côté de moi. Ayant vu le Cessna 310 à l'extérieur du hangar du petit aérodrome de la périphérie bruxelloise, je lui pose la question :

« Quand comptes-tu traverser ? »
« Oh, je compte partir demain pour traverser en début de semaine » me répond-il avec son accent à moitié anglais, à moitié américain.
« Et où vas-tu cette fois-ci ? »
« A Oklahoma City où l'avion doit être repeint »

Il marque un temps d'arrêt et puis il me lance :

« … J'ai une place de libre. Si tu veux m'accompagner, il n'y a pas de problème ».
« C'est super ! » réponds-je enthousiaste. « Peux-tu me déposer à Montréal ? »
« Heu … O.K., c'est sur mon chemin » me dit-il.

Je n'ose trop y croire. Je vais enfin voir l'Islande, le Groenland et surtout traverser l'Atlantique d'une manière peu courante, en petit avion. Quelques mois auparavant, j'aurais déjà dû partir avec Tony sur un Cessna 414 et je suis resté trois semaines avec mes valises prêtes en attendant vainement que cet avion soit remis en état de convoyage vers l'Amérique. Finalement, ce vol a été reporté suite à de nombreux problèmes techniques sur ce bimoteur. Mes activités professionnelles ayant pris le dessus par la suite, la traversée de l'Atlantique « façon Lindberg » est retournée au rayon des rêves non accomplis. Mais aujourd'hui, depuis quelques minutes, mon imagination tourne à nouveau à plein rendement.

Tony interrompt mes pensées :

« Sois ici entre neuf heures et neuf heures et demie demain matin ».
« Pas de problème » lui réponds-je.

C'est donc fébrilement que je remballe mes affaires, mes outils ainsi que mes boîtiers percés et que je quitte l'aérodrome de Grimbergen pour rentrer chez moi, non sans avoir bu un verre avec Tony chez Carmelo, un Italien qui tient la buvette du terrain. En chemin, je me dis que c'est l'occasion de voir si je peux être rapidement opérationnel pour un départ précipité et non prévu. Heureusement, la semaine qui arrive est totalement libre, à

Le Cessna T.310Q immatriculé N1273G (numéro de série 1124) à l'aérodrome de Grimbergen le matin du départ *(Pierre Gillard)***.**

l'exception d'un rendez-vous que je n'ai pas de mal à déplacer, au contraire des précédentes fort chargées au niveau professionnel. J'apprécie aussi le fait que Tony puisse me déposer à Montréal car, ainsi, je vais pouvoir régler quelques problèmes administratifs avec Transports Canada au sujet de ma licence de pilote et, surtout, revoir tous mes amis québécois.

La soirée me semble trop courte pour tout préparer. Il ne faut rien oublier, surtout pas en ce qui concerne le matériel photo ! Quels bagages prendre vu que le Cessna 310 n'est pas un Boeing ? Finalement, j'opte pour mon sac à dos équipé d'une soute spéciale pour équipement photo ou vidéo et pour mon *kit bag* militaire. Je préviens mes parents qui ne sont même plus étonnés ou anxieux de me voir partir à l'autre bout du monde. Mon père viendra, comme c'est l'habitude en pareil cas, relever la boîte aux lettres et arroser les plantes. Toutes les denrées périssables sont transférées du frigo au congélateur et je fouille dans mon argent pour trouver quelques dollars canadiens et US. Le passeport est préparé et je peux enfin me coucher. Mais inutile de dire que j'ai du mal à m'endormir.

Samedi 20 septembre.

A neuf heures précises, je gare mon VW Transporter à côté du Cessna sur le béton de l'aérodrome de Grimbergen. Le temps est superbe. Tony est déjà là depuis un bout de temps. Aidé par Jacques Baudillon[1], il termine la préparation de l'avion. Je charge mes bagages et prépare mon casque-écouteurs tandis que Tony rentre dans le bureau pour régler le problème du plan de vol. Quelques minutes plus tard, nous nous retrouvons tous chez Carmelo pour un croissant et un café. Quelques connaissances viennent bavarder avec nous.

« November 73 Golf, taxi to holding point Two Zero » nous répond la tour. Tony avance légèrement les manettes et nous roulons vers l'entrée de piste. L'aventure commence, me dis-je au fond de moi-même. Pour Tony, ce ne sera qu'une traversée à ajouter aux nombreuses autres déjà accomplies par ce pilote dont le métier consiste justement de convoyer les avions de tous types d'un continent à l'autre[2]. Pourtant, et nous ne le savons pas encore, Tony se souviendra de ce voyage.

Les roues du bimoteur quittent le gazon de Grimbergen à 9h14 UTC (11h14 locales). Bien que VFR, nous suivons un cheminement IFR par les VOR d'Affligem et de Koksijde. Etant en place copilote, Tony me laisse les commandes pour me familiariser avec l'avion. Nous continuons vers Calais et puis nous entamons la traversée de la Manche. Rapidement, nous atteignons les falaises de la côte anglaise puis nous longeons un instant la Tamise pour enfin la traverser. Il est 10h25 UTC (11h25 locales) lorsque nous nous posons à l'aérodrome fort encombré d'Elstree, près de Londres où nous devons prendre une troisième personne. Greg est un pilote

1 Jacques, mécanicien d'avion, compte parmi mes vrais amis du monde de l'aéronautique. Par ailleurs, sans sa ténacité, l'aérodrome de Grimbergen aurait certainement disparu actuellement victime de certains politiciens flamands stupides.

2 Il semblerait bien que Tony détienne le record mondial absolu de traversées de l'Atlantique en petit avion !

d'avions qui « doit faire monter ses heures » comme on dit dans le jargon et qui, dans ce but, profite de quelques vols de convoyage. Il est venu à Elstree avec ses parents et ses enfants. Nous prenons un verre (soft !) tous ensemble et pendant que Tony et Greg règlent certaines formalités, je vais faire quelques photos d'hélicoptères.

A 12h31 UTC, après qu'un Antonov 2 effectuant des baptêmes de l'air se soit posé, nous nous alignons sur la piste et nous décollons de cet aérodrome typiquement British. Cette fois-ci, je suis assis à l'arrière et Greg est en place copilote. Je puis donc contempler la campagne anglaise. Nous passons à la verticale du circuit automobile de Silverstone établi sur le site d'un ancien aérodrome de la deuxième Guerre Mondiale et dont nous distinguons encore les pistes. Regardant le GPS Apollo et l'indicateur de vitesse, je constate que nous avons une composante de vent de dos qui nous donne une vitesse sol de 175 nœuds pour 140 à 150 nœuds indiqués. Continuant à contempler distraitement le paysage, je constate des gouttes provenant du dessous du moteur gauche et jaillissant au bord de fuite du carénage. Regardant un peu plus attentivement, il n'y a plus de doute possible, nous perdons de l'huile. Je préviens Tony. Les instruments sont contrôlés : rien d'anormal n'est observé. Nous verrons donc cela à l'arrivée à Manchester. Ce problème est donc à rajouter à celui de l'interrupteur-disjoncteur principal de l'avionique qui saute régulièrement et chauffe anormalement, nous privant ainsi de l'utilisation du pilote automatique et nous obligeant aussi à voler avec un minimum d'avionique, c'est-à-dire un émetteur-récepteur VHF, le GPS et le transpondeur.

Après un vol de 57 minutes, nous nous posons sur le terrain en herbe de Manchester-Barton, le « Grimbergen local ». Tout comme pour l'aérodrome de Bruxelles, pour quelqu'un de non habitué, il n'est pas évident à trouver vu du ciel. L'intégration dans le circuit requiert aussi toute notre attention car de nombreux avions, ULM et hélicoptères effectuent des vols d'entraînement autour des trois pistes. Comme sur une grande majorité de petits terrains anglais, il y a de nombreux avions de tous types et de toutes les couleurs. Parmi eux, un Yakovlev ex-soviétique. Nous nous garons à côté d'un vieil Aztec à l'allure pas très fraîche et Tony rejoint le bureau de piste pour régler les formalités d'arrivée. Ensuite, l'avion est amené face à l'atelier qui, au vu de sa forme, à une certaine époque, a certainement dû servir à abriter l'un ou l'autre Spitfire en maintenance. Le mécanicien en salopette blanche démonte le capot du moteur gauche et repère une attache de conduite mal serrée. Il faut dire que les deux moteurs viennent d'être remplacés en Allemagne et ont, à ce moment, moins

Premier arrêt à Elstree, près de Londres, afin d'embarquer un autre pilote *(Pierre Gillard)***.**

Essai du moteur gauche à Manchester-Barton après la répartion d'une fuite d'huile sur un conduit de retour par un mécanicien de la place *(Pierre Gillard)***.**

de cinq heures de vol chacun. Comme pour une automobile sortant du garage, tout pilote sait que les problèmes surviennent généralement après une grosse opération de maintenance.

Pendant que le mécanicien travaille à notre avion sous la surveillance de Greg, Tony s'en va prendre possession de la voiture de sa belle-sœur habitant pas loin de Barton. Quant à moi, j'ai repéré un « nid » d'hélicoptères qui ne demandent qu'à se faire photographier.

Un rapide essai du moteur à plein régime et dans un bruit infernal résonnant entre les bâtiments, nous permet de confirmer que la fuite est bien colmatée. L'avion est ensuite amené à la pompe pour y effectuer le plein de carburant. Une fois l'opération terminée, le Cessna est replacé à côté du malheureux Aztec auprès de qui il passera la nuit.

Nous embarquons ensuite à trois avec tous nos bagages dans la petite Fiat de la belle-sœur pour aller la rejoindre à quelques kilomètres de l'aérodrome. Son mari dirige une petite affaire d'aménagement de jardins qui a l'air d'être relativement prospère. Il faut dire, qu'à la vue de son propre jardin, le travail semble impeccablement réalisé. Une fois extraits de la Fiat, à bord de laquelle il n'aurait pas fallu faire cent kilomètres à cause de l'encombrement que nous représentons à trois plus nos bagages, les présentations sont faites de même que le tour du propriétaire. Tandis que la belle-sœur commence à préparer le souper, je joue au football avec ses deux enfants, chose qu'il ne m'était plus arrivée depuis de nombreuses années. Après le repas et la traditionnelle réunion de famille dans le *livingroom*, nous montons tous nous coucher.

Dimanche 21 septembre 1997.

Ce dimanche devrait être un grand jour pour moi. En effet, après des années d'attente et deux voyages annulés, je vais enfin voir l'Islande. Mais avant d'atteindre Reykjavik, il y aura une étape à Wick, tout au nord de l'Ecosse où nous prendrons du carburant. Après un copieux petit-déjeuner dans la belle-famille de Tony, nous prenons congé de nos sympathiques hôtes pour rejoindre l'aérodrome.

Il est 10h10 UTC lorsque nous quittons Barton. La météo est belle et quelques nuages de beau temps clairsement le ciel. Après un vol sans histoire, à l'exception de l'interrupteur-disjoncteur qui chauffe et saute sporadiquement, le terrain de Wick est en vue, au bord de la mer. En approche finale, j'aperçois à gauche et à front de mer un château dans la plus pure tradition du manoir écossais. Il n'échappera pas à mon objectif d'autant que la lumière est excellente. Les roues du Cessna touchent la piste goudronnée à 11h56 UTC. Pour peu, on imaginerait volontiers des bombardiers Lancaster sortant des hangars car cet aérodrome a gardé son style *Royal Air Force* des années quarante. Par contre, il n'est pas des plus fréquentés au point que tous les services, du contrôle du trafic aérien à la livraison d'essence en passant par le secrétariat du bureau de piste, sont assurés par une seule et même personne cravatée qui revêtira, malgré tout, une salopette immaculée pour venir nous livrer du carburant à l'aide d'un immense camion semi-remorque.

Sur ces entrefaites, « le » Cessna 150 local s'est posé et nous nous retrouvons à six dans le petit bureau de piste qui a maintenant l'air bien encombré. Tony, Greg et moi prenons un café tandis que le plan de vol est envoyé et

La tour de contrôle de Manchester-Barton est représentative du charme des aérodromes britanniques d'antan *(Pierre Gillard)*.

En approche de l'aérodrome de Wick au nord de l'Ecosse, nous apercevons un manoir situé en bord de mer *(Pierre Gillard)*.

Wick est notre dernière étape avant de décoller pour la première partie de cette traversée de l'Atlantique à destination de Reykjavik en Islande *(Pierre Gillard)***.**

Tony est à moitié anglais, à moitié américain. C'est probablement le pilote le plus expérimenté en matière de livraisons de petits avions entre l'Amérique du Nord et l'Europe. A Wick, Tony effectue une dernière vérification de notre Cessna 310 avant de nous lancer au-dessus de l'océan. Le plein de carburant est également fait sur ce petit aérodrome situé à l'extrême nord de l'Ecosse. *(Pierre Gillard)***.**

A Wick, il n'y a qu'un seul employé en charge de tout l'aérodrome, de la tour de contrôle en passant par le bureu de piste et l'avitaillement en carburant *(Pierre Gillard)***.**

Notre Cessna 310 est parfaitement équipé pour le vol aux instruments, mais un interrupteur-disjoncteur capricieux nous empêche de pouvoir en bénéficier *(Pierre Gillard)***.**

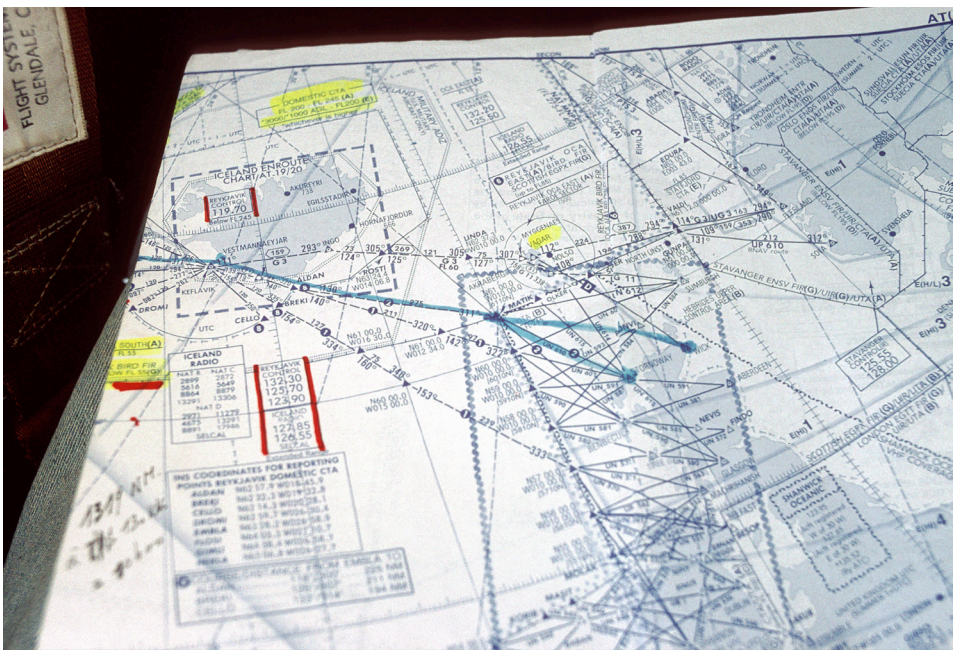
Nous avons trois GPS à bord. Heureusement, tous les trois nous donnent la même information *(Pierre Gillard)* ***!***

que le dernier bulletin météo est analysé.

« On y va ! » lance Tony.

Nous saluons tout le monde et rejoignons notre Cessna. Les *life-jackets* et le radeau de survie sont préparés en vue d'un accès facile, le cas échéant. Il est 13h44 lorsque nous décollons de cet aérodrome hors du temps pour survoler l'immensité bleue. Je suis à la place copilote et le vol est effectué aux instruments. Ayant à ma disposition sur ma moitié de tableau de bord un altimètre et un coordinateur de virage, j'en profite pour m'exercer au vol IFR en tableau partiel. Pour ce qui est de la direction à suivre, je me fie aux trois GPS (un récepteur Apollo fixe installé à demeure dans l'avion et deux autres Garmin portables) à ma disposition. Heureusement qu'ils donnent tous les trois la même information, sinon je ne saurais lequel croire ! De temps à autre, je vérifie l'exactitude des données avec le HSI (*Horizontal Situation Indicator*) pour être tout à fait certain. Entre-temps, l'immensité blanche a succédé à l'immensité bleue en dessous de nous. Le vol devenant rapidement monotone, j'essaie de capter de la musique à l'aide de l'ADF (*Automatic Direction Finder* ou radiogoniomètre automatique), mais, finalement, je n'arrive à recevoir qu'un commentaire de match de football anglais qui sera coupé après quelques dizaines de minutes d'écoute.

Après un peu plus de trois heures et demie de vol, les nuages s'écartent et, tel un écrin, s'ouvrent pour nous laisser apercevoir, au loin, la côte islandaise. Je me déplace pour m'installer à l'arrière de l'avion afin d'obtenir les meilleures photos possibles au travers de la large vitre et en étant gêné le moins possible par l'aile. Le spectacle est grandiose ! Un glacier énorme s'étire telle une immense langue blanche finissant dans l'océan. Je suis comblé par ce magnifique paysage. Mais le plaisir n'est que de courte durée car les nuages se referment ne laissant apercevoir de-ci, de-là, que quelques aspects de ce pays si particulier. Lorsque nous survolons le Vatnajokul, une trouée me permet de voir le chaos de glace généré par ce glacier qui



Notre navigation entre Wick et Reykjavik. L'autonomie de notre avion nous permet de nous passer d'une étape suplémentaire aux Iles Féroé *(Pierre Gillard)***.**

est le plus grand d'Europe. J'ai juste le temps de prendre quelques photos avant que les nuages ne recouvrent à nouveau le pays. C'est un peu comme si ceux-ci voulaient me montrer différents aspects de l'île par séquences. Quelques instants plus tard, ils s'entrouvrent encore, mais cette fois-ci pour me permettre de voir furtivement un paysage quasi lunaire. Je me souviens, d'ailleurs, avoir lu quelque part que la NASA, dans les années soixante et septante, avait envoyé en Islande tous ses astronautes des missions Apollo afin qu'ils s'habituent à la vision de paysages similaires à ceux qu'ils verraient sur la lune.

Nous entamons notre descente sur la capitale islandaise. Nous sortons des nuages à environ 500 pieds. Un large virage par la gauche est accompli au-dessus de cette ville qui a la taille d'une grosse bourgade de chez nous. Il n'y a pas de gratte-ciel, mais seulement des maisons de différentes couleurs. Juste à côté de l'aéroport, sur un promontoire, la cathédrale de Reykjavik domine la capitale. En atterrissant, on passe si proche de cet imposant monument qu'on a l'impression qu'on pourrait le toucher. 17h56, un de mes rêves s'accomplit : je suis en Islande.

Nous roulons vers le terminal d'aviation générale pour nous immobiliser devant un Dash 7 immatriculé à Abu Dhabi et qui retourne chez De Havilland Canada. Il faut dire que Reykjavik, du fait de sa position au centre de l'Océan Atlantique, assure continuellement un rôle de « porte-avions » pour les aéronefs n'ayant pas l'autonomie nécessaire pour franchir cet obstacle sans escale. Les bagages sont déchargés pour un contrôle symbolique des douanes à l'intérieur du chalet qui sert de terminal. Deux jeunes français, amis de Tony, nous attendent avec un 4x4 Mercedes G pour nous conduire à notre *guest house* au centre-ville. Mais à peine le tout-terrain a-t-il parcouru deux kilomètres que, face à un feu

Premier contact visuel avec ce pays extraordinaire qu'est l'Islande et atterrissage à Reykjavik, la capitale du pays qui a la taille d'une grosse bourgade *(Pierre Gillard)*.

Greg est un jeune pilote souhaitant prendre de l'expérience lors de vols de convoyage *(Pierre Gillard)***.**

Le Dash 7 (DHC-7-102, MSN 74) immatriculé A6-ADG d'Abu Dhabi Aviation est vu à l'aéroport de Reykjavik le 21 septembre 1997 alors qu'il est convoyé vers le Canada chez De Havilland *(Pierre Gillard)***.**

L'ATR-42-300 TF-ELJ (MSN 118) d'Islandsflug au roulage à l'aéroport de Reykjavik le 21 septembre 1997 *(Pierre Gillard)***.**

rouge, c'est la panne définitive malgré toutes les tentatives à faire redémarrer le moteur. Nous poussons hâtivement le véhicule sur le bas-côté pour dégager la rue et nous essayons vainement de le réparer avec la trousse de bord. Nous constatons, même, qu'un boulon d'un *silent-bloc* du moteur a perdu son écrou et ne tient que par enchantement. Heureusement, le téléphone cellulaire des Français nous permet de nous tirer d'affaire. Quelques minutes plus tard, le vieux combi VW Tranporter de l'aéroport vient nous chercher et nous conduire en ville. Nous abandonnons nos deux amis à leur triste sort.

Une fois nos bagages déposés au *guest house*, Greg et moi décidons d'explorer la ville. Tony, qui ne reste pas avec nous, nous a renseigné un certain « Sports-Bar » en général, selon lui, bien fréquenté. Malheureusement, il ne se souvient plus très bien où il est situé et comment s'y rendre. Peu importe, nous verrons bien. Il fait déjà noir et nous arpentons les trottoirs à la recherche d'un petit restaurant pas trop cher. Nous en découvrons un qui semble avoir de l'allure et dont les prix demeurent raisonnablement acceptables. Mais avant, nous voulons trouver ce fameux « Sports-Bar ». Toutes les techniques sont employées : suivre des jeunes filles, interroger des passants, rien n'y fait, personne ne peut nous renseigner ou nous y amener. Nous retournons donc, bredouilles, à notre restaurant. Une fois le menu en main, nous constatons que la bière est au même prix que la soupe de homard ! Nous opterons … pour les deux suivis d'un plat genre snack. La soirée se termine ainsi.

Lundi 22 septembre 1997.

6h50. Tony arrive avec un taxi à notre *guest house* pour nous prendre. Il avait dit sept heures et j'ai à peine le temps d'emballer mes dernières affaires dans la précipitation la plus totale. Les quelques kilomètres qui nous

séparent de l'aéroport sont vite parcourus. Sven, le sympathique responsable du terminal d'aviation générale, nous communique les dernières informations concernant la météo. Tony, en fin stratège et pilote expérimenté, l'examine en détail et sa conclusion est que ce n'est guère brillant au dessus du Groenland, mais faisable. L'équipage du Dash 7 est également présent. Pour eux, la météo, bien qu'importante, est moins une cause de soucis car leur avion est pressurisé et ils peuvent voler au-dessus des couches nuageuses et de certains fronts.

Dès que nous passons au-dessus de la couche nuageuse, le spectacle devient magnifique *(Pierre Gillard)***.**

8h14. Nous décollons dans une fine pluie continue. A 500 pieds, nous atteignons la base des premiers nuages, mais lorsque nous émergeons de la couche, le spectacle est magnifique : la lumière orange et ocre du soleil levant sur les nuages ainsi qu'un ciel fluorescent comme toile de fond sont absolument splendides. Bien qu'ayant de nombreux vols à mon actif, je ne cesserai jamais de m'émerveiller devant tant de beauté seulement réservée aux privilégiés que sont les voyageurs du ciel. Progressivement, nous atteignons 12 000 pieds (environ 4000 mètres), ce qui représente notre plafond pratique pour voler sans oxygène ou pressurisation. Deux heures s'écoulent, monotones pour le passager que je suis. L'avion ne dispose pas d'interphone et la communication avec Tony et Greg, assis à l'avant, n'est donc pas aisée. De plus, le port du casque-écouteurs, même non branché, s'avère indispensable pour se protéger du bruit provoqué par le niveau sonore très élevé produit par les deux puissants moteurs. Bref tout s'oppose à entamer la causette avec mes collègues. Heureusement, j'ai un peu de lecture sous la forme d'une brochure d'un organisme français de voyages que Tony m'a donnée avant le départ pour éviter que je m'embête trop. En compulsant ce catalogue, je trouve le Chili très attrayant. Etre en pleine aventure au-dessus de l'Atlantique et rêver à de prochaines vacances est une situation peu banale ! Mais celle qui va suivre dans quelques minutes, ne le sera pas non plus …

A ce moment-là, nous sommes loin de nous douter des conditions météorologiques épouvantables qui nous attendent au-dessus du Groenland *(Pierre Gillard)***.**

Après deux heures de vol sans histoire bien largement au-dessus de la couche nuageuse, nous faisons face à un front situé aux abords de la côte est du Groenland. Aucun moyen pour passer par dessus avec nos moyens (pas d'oxygène ni pressurisation), ni en dessous à cause du relief de cette île dont les sommets atteignent régulièrement 10 000 pieds (environ 3300 mètres). Si nous voulons passer, il nous faudra traverser le front à 12 000 pieds en IMC, c'est-à-dire en condition de vol aux instruments. Nous entrons donc dans les nuages. Tout est maintenant blanc autour de nous. Tony et Greg dialoguent avec le Dash 7 parti derrière nous ainsi qu'un avion de ligne canadien. Je n'entends rien des conversations, car toujours isolé à l'arrière du Cessna. Je regarde le GPS : il m'informe que nous avons

Les GPS permettront de déterminer que nous ne sommes plus au-dessus du Groenland et que nous pouvons redescendre *(Pierre Gillard)***.**

Notre Cessna est devenu bien involontairement un visiteur régulier de l'aéroport de Reykjavik *(Pierre Gillard)***.**

parcouru 360 miles nautiques et que, dès lors, nous sommes au-delà de la mi-parcours.

Progressivement, le cocon blanc devient de plus en plus épais pour franchement virer au gris foncé. De grosses gouttes de pluie frappent maintenant la carlingue de l'avion dans un bruit infernal ininterrompu. De la glace commence à se former sur le pare-brise et sur les différents bords d'attaque, ce qui nous alourdit et modifie les profils aérodynamiques. Les turbulences augmentent et nous voilà secoués comme une vulgaire coquille de noix au creux d'une tempête. Tony actionne le dégivrage. Des morceaux de glace se détachent des profils. Rien n'y fait, à peine disparue, elle se reforme. De la glace provenant des hélices vient régulièrement frapper le nez de l'avion, projetée à grande vitesse par la force centrifuge. Bref nous sommes dans une situation décrite dans tous les manuels de pilotage comme étant à éviter ! Greg et Tony se battent aux commandes en essayant de stabiliser les instruments qui varient rapidement dans tous les sens. Il faut se rendre à l'évidence : nous sommes piégés. Pas moyen, en effet, de descendre à cause du relief et pas moyen de monter non plus faute d'oxygène. Continuer dans une pareille situation serait du suicide pur et simple. La décision de rebrousser chemin est prise avant que nous ayons dépassé le point de non-retour : nous rentrons sur Reykjavik. Inutile de préciser que, durant un instant, je me suis demandé ce que je faisais dans cet avion et que je devais être un fou furieux pour m'être engagé dans une telle aventure avec des gens que je ne connaissais même pas !

Dès que nos moyens de navigation nous confirment que nous ne sommes plus au-dessus du Groenland, nous descendons à 7000 pieds. Quelques instants après avoir entamé notre descente, d'un seul coup, nous débarquons toute la glace accumulée. Il faut savoir que « faire de la glace » est redouté par tous les aviateurs car celle-ci modifie les profils aérodynamiques au point de déséquilibrer totalement un avion en vol ou de bloquer les commandes. Même les avions plus gros ne sont pas nécessairement épargnés. Il y a eu, par exemple, un avion de transport régional ATR-42 américain qui s'est écrasé suite à un problème de givrage tuant tous ses occupants. On peut donc dire que nous l'avons échappé belle !

Le calme revenu entre deux couches nuageuses, nous nous sentons plus à l'aise. Notre seul souci, maintenant, concerne la consommation d'essence et le vent pour rejoindre Reykjavik autrement qu'à la nage. Mais, bien que la marge de manœuvre ne soit pas extraordinaire, il ne devrait pas y avoir de problème, Tony ayant pris la bonne décision de rebrousser chemin au bon moment. Peu de temps après, la couche supérieure disparaît et nous retrouvons le ciel bleu et le soleil. Je reprends la lecture de mon catalogue de vacances.

A treize heures, nous nous posons à Reykjavik après une percée à l'ILS avec une sortie des nuages à 350 pieds (environ 100 mètres), soit pratiquement à hauteur du sommet de la cathédrale. Il pleut.

Sven nous accueille, étonné de nous voir revenir, et propose à Tony de prendre le VW Transporter pour nos déplacements jusqu'au lendemain. Il faut dire que Tony est un usager régulier de l'aéroport islandais et qu'il a eu l'occasion de devenir ami avec Sven au fils des années. Nous chargeons les bagages dans la camionnette et nous embarquons pour retrouver notre *guest house* de la veille. Mais le moteur refuse de se mettre en marche. Décidément, nous n'avons pas de chance avec les véhicules en sol islandais ! Tony, qui semble bien connaître les caprices de cette camionnette pousse le siège du convoyeur et pince la cosse brisée de la batterie avec ses doigts tout en tournant la clef de contact : le moteur prend. En cours de route, nous sentons une forte odeur d'essence. Nous déposons nos bagages au *guest house* et puis nous nous rendons chez les amis de Tony qui l'hébergent. Quelques outils sont amenés pour essayer de résoudre le problème de cette fuite d'essence qui pourrait s'avérer dangereuse si elle n'est pas résolue immédiatement. Celle-ci est vite localisée en dessous du tuyau d'air du carburateur. Deux conduites d'essence sont

Souvenirs de Reykjavik

Notre escale forcée à Reykjavik nous a permis de découvrir cette petite capitale et, notamment, la cathédrale Hallgrímskirkja. Ce bâtiment religieux est réalisé en basalte et mesure 75 mètres de haut (à droite). Pour nous déplacer, nous disposions d'un VW Transporter (en bas, à droite) dont il a fallu improviser une réparation à une conduite d'essence *(Pierre Gillard).*

raccourcies et le problème est réglé. C'est ainsi qu'après avoir échappé aux glaces du Groenland, nous aurions pu terminer brûlés vifs dans l'explosion d'une camionnette en Islande. Si ce n'est pas de l'aventure, cela y ressemble fort ! Greg et moi nous nous disons que si nous restons encore à Reykjavik, nous allons ouvrir un garage pour réparations toutes marques !

Finalement, Tony nous emmène pour prendre un repas au fameux « Sports Café » que nous avions tant cherché la veille. Le plus frustrant est de voir que nous étions passés quasi à côté sans le voir ! Une fois installés, Tony commence à nous raconter quelques histoires qu'il a vécues comme sa conversion sur avion de chasse Aero L-39 en ex-Union Soviétique. Néanmoins, il nous dit aussi qu'il se souviendra toujours de cette journée que nous avons

vécue, car il nous avoue que c'est la première fois qu'il doit faire demi-tour pour avoir mal apprécié la météo. Personnellement, je lui suis très reconnaissant d'avoir pris cette décision car à l'heure qu'il est, nous serions tous les trois certainement morts sur le « cap » groenlandais. Je pense que Tony est un vrai pilote professionnel qui peut être humble lorsqu'il le faut et être capable de déclarer forfait face à la nature.

Mardi 23 septembre 1997.

Nous arrivons à l'aéroport. A côté de notre Cessna 310 se trouvent maintenant deux Beechcraft : un Baron canadien et un Bonanza A36 américain, tous deux venant d'Allemagne et traversant l'Atlantique. L'équipage du Baron est là. Il y a Bob, d'ordinaire pilote de bombardiers d'eau (dont un Catalina !), et Greg (un autre !), pilote et joueur professionnel de hockey sur glace dont la carrure ne laisse aucun doute à ce sujet. Tous deux sont de Saskatoon au Canada.

La météo est étudiée et Tony prend la décision de reporter le vol au plus tôt au lendemain. Il est suivi par Bob et Greg dans sa décision. Tony me demande d'en profiter pour essayer de réparer l'interrupteur-disjoncteur principal de l'avionique et demande à Greg (le premier !) de voir ce qu'il faudrait faire pour avoir de l'oxygène à bord de notre avion. Dans ce dernier cas, le problème est vite réglé car l'installation a été démontée. Il n'y aura, dès lors, définitivement pas d'oxygène pour ce voyage. En ce qui concerne l'interrupteur-disjoncteur, après avoir emprunté quelques outils à Sven, je démonte le panneau de fusibles et je constate que tout est normal à l'exception de cet interrupteur-disjoncteur de 40 ampères qui chauffe anormalement. Je demande à Tony de me trouver n'importe quel disjoncteur d'une valeur comprise entre 30 et 40 ampères. Nous avons de la chance, car le technicien avionique qui vient pour le Baron en a justement un de 30 ampères. Quelques minutes plus tard, le problème est réglé. Nous pourrons, maintenant, utiliser l'entièreté de nos moyens de radiocommunication et de radionavigation ainsi que de profiter pleinement du confort de notre pilote automatique.

Trois avions attendent maintenant à Reykjavik de bonnes conditions pour rejoindre le Canada. Il y a un Beechcraft Bonanza A36, un Beechcraft Baron B55 et notre Cessna 310 *(Pierre Gillard)***.**

Je profite de notre immobilisation à Reykjavik pour effectuer une visite de la base des gardes-côtes islandais qui opèrent trois hélicoptères ainsi qu'un Fokker F-27 *(Pierre Gillard)***.**

Voulant mettre le temps de notre présence à l'aéroport de Reykjavik à profit, je demande à Sven s'il connaît éventuellement quelqu'un chez les gardes-côtes établis dans un grand hangar en bordure du terrain. Il me répond qu'il n'y a pas de problème pour visiter et que je peux utiliser le Transporter. Greg (l'Anglais) m'accompagne. Effectivement, les personnes rencontrées sur place sont toutes très sympathiques et un responsable nous improvise une visite guidée détaillée des hélicoptères utilisés. Il y a, tout d'abord, le Super Puma qui est destiné aux missions de recherche et de sauvetage à longues distances. Il peut sans problème effectuer un vol de 300 miles

Le Super Puma des gardes-côtes islandais (TF-LIF, MSN 2210) est entièrement dégivré et peut effectuer des missions de sauvetage jusqu'à 300 miles nautiques de sa base Reykjavik *(Pierre Gillard)***.**

Le Fokker F-50 immatriculé TF-FIS (MSN 20244) de la compagnie islandaise Flugleidir photographié à l'aéroport de Reykjavik le 23 septembre 1997 *(Pierre Gillard)***.**

nautiques, treuiller pendant 20 minutes et revenir. Voilà qui est rassurant pour la suite de notre voyage ! Il est, bien entendu, équipé complètement pour le vol IFR et est un des rares Super Puma à être entièrement dégivré. Il s'agit, en fait, d'un ancien appareil de démonstration du fabricant Eurocopter. A côté de lui se trouve le Dauphin 2N dont les mécaniciens sont occupés à la dépose d'un de ses moteurs Arriel. Notre guide nous explique qu'il s'agit d'un appareil de la première génération et qu'il est un peu limité pour le vol d'urgence sur un moteur. Il est surtout utilisé pour le sauvetage en bordure des côtes. Enfin, dans un coin du hangar, il y a un Ecureuil qui était utilisé dans le passé pour l'entretien des phares au gaz. Mais depuis qu'ils ont été modifiés pour fonctionner à l'électricité sans, ou avec peu d'entretien, l'usage de cet hélicoptère est devenu fort restreint. Il n'est d'ailleurs pas impossible que dans un avenir proche, il soit mis en vente. Pour compléter la panoplie des moyens aériens des gardes-côtes islandais, il manque juste un vieux Fokker F27 parti en vol à ce moment-là. Cet avion est utilisé pour la surveillance des zones de pêche et la reconnaissance à longue distance.

Après quelques photos, nous quittons la base des gardes-côtes pour rejoindre Tony, accompagné de Bob et Greg (le hockeyeur), à l'hôtel *Loftleidir* pour un délicieux repas. Le reste de la journée s'écoulera au *Hard Rock Cafe*, au *Sports-Bar* et à notre restaurant à la soupe de homard. En fin de soirée, nous rejoignons notre *guest house* où, après une rapide négociation avec l'aubergiste, nous obtenons un rabais sur le prix de notre chambre vu le fait que nous sommes devenus en deux jours des clients réguliers et fidèles !

Mercredi 24 septembre 1997.

C'est décidé ! Si nous ne quittons pas l'Islande aujourd'hui, demain je prends un avion à Keflavik pour Luxembourg car je dois disposer au moins de deux jours ouvrables au Canada pour régler mes affaires et lundi, je dois préparer ma visite au salon de l'hélicoptère « Helitech » qui se tient à Redhill en Angleterre et que j'ai planifiée pour le mercredi, le mardi servant au voyage.

Nous sommes maintenant tous réunis chez Sven pour l'évaluation des bulletins météo. Il y a, bien sûr, Tony et Greg (le nôtre), il y a aussi Bob et Greg de Saskatoon, il y a encore John-Eric, pilote solitaire de Californie avec le Bonanza, et, enfin, il y a Alexandra de Roermond aux Pays-Bas qui amène un Piper PA28 des Etats-Unis en Hollande.

Tony prend la décision : « nous partons ! ».

Le prochain arrêt sera un aérodrome du Groenland que

Malgré la présence d'un front nuageux, notre deuxième tentative pour rejoindre le Goenland s'annonce meilleure que la précédente *(Pierre Gillard)***.**

Au loin, nous commencons à percevoir les plus hauts sommets du Groenland dont certains atteignent plus de 11 000 pieds d'altitude. À l'avant-plan, l'Océan Atlantique parsemé de petits icebergs *(Pierre Gillard)***.**

Magnifique lumière et spectacle grandiose entre deux couches nuageuses entre l'Islande et le Groenland *(Pierre Gillard)***.**

nous déterminerons une fois sur place en fonction des relevés de la météo du moment. John-Eric nous suivra tandis que Bob et Greg attendront que leurs problèmes d'avionique soient résolus avant de décoller. Quant à Alexandra, elle continuera probablement sur Manchester en direct grâce à son réservoir auxiliaire de carburant.

Nous quittons Reykjavik à 8h46. Pour passer un front, 12 000 pieds ne sont pas suffisants, mais Tony estime que nous pouvons passer par dessus, même sans oxygène. Nous montons à 15 000 pied (environ 5000 mètres), ce qui représente très certainement l'extrême limite du vol sans oxygène. En effet, à cette altitude, le moindre mouvement important comme se lever de son siège pour se pencher vers l'avant entraîne systématiquement une accélération de la respiration tout comme si un cent mètres avait été couru. Par ailleurs, la raréfaction de l'air lorsqu'on est

La nature de la côte est du Groenland est peu accueillante, mais, paradoxalement, d'une grande beauté *(Pierre Gillard)***.**

immobile, donne une sensation d'engourdissement, voire de somnolence. Etant inactif à l'arrière, j'ai l'occasion d'expérimenter ces phénomènes. Pas pour longtemps, heureusement, car nous trouvons derrière le front une zone dégagée à 6000 pieds entre deux couches nuageuses. De temps à autre, entre des nuages, nous pouvons distinguer l'océan et l'écume au sommet de certaines vagues. Puis nous remontons à 8000 pieds au-dessus de la couche supérieure où nous retrouvons, avec plaisir, le soleil.

Soudain, Tony se retourne : « Greenland ! » me crie-t-il en m'indiquant quelques sommets de montagnes enneigées émergeant au-dessus des nuages. Je monte le 300 mm sur mon boîtier pour mieux distinguer. Au fur et à mesure que nous nous rapprochons, j'aperçois des icebergs à proximité des côtes (les premiers que je vois dans ma vie autrement qu'à la télévision !), à vrai dire fort peu accueillantes tant la nature semble hostile et peu propice à la vie humaine. Progressivement, nous remontons à 12 000 pieds pour enjamber ce véritable mur blanc dressé en plein océan. Au passage de la côte est, le spectacle est magnifique et dantesque à la fois. L'appareil photo fixe définitivement sur la pellicule ce monde constitué d'eau, de glace, de rochers abrupts et de bouts de terres désolées.

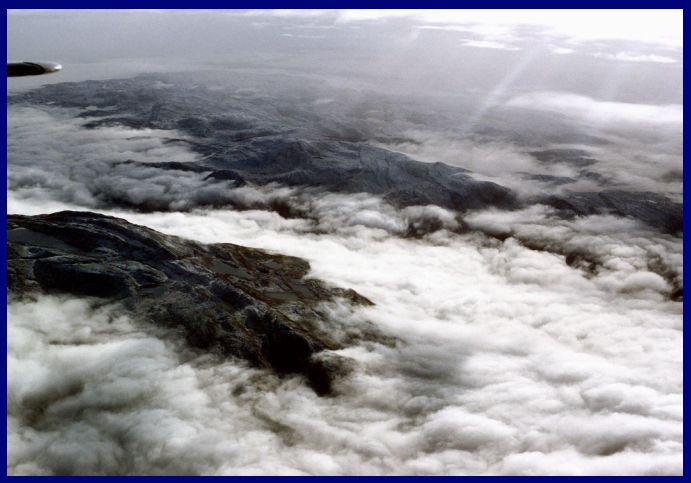
Alors que nous volons au-dessus de l'*ice-cap* (le désert blanc recouvrant la majorité de l'île parfois à une altitude dépassant les 10 000 pieds), je trouve qu'il commence à faire fort froid. Jusqu'à présent, j'avais été occupé par les prises de vues, mais une fois à nouveau tranquille, j'estime que la température est franchement glacée. Greg se retourne et m'informe que notre chauffage est en panne. Il m'indique que la température dans la cabine est d'un degré Celsius. Nous n'avions pas prévu cela et nous ne sommes pas vêtus en conséquence. Si pour le corps, mon T-shirt, ma polar et ma veste de vol sont suffisants, en revanche, les jambes et les pieds me donnent l'impression de geler littéralement. Et il nous reste encore plus d'une heure pour atteindre Godthåb, aérodrome de la capitale Nuuk, situé sur la côte ouest de l'immense île.

Lorsque nous approchons de la côte, l'enfer blanc disparaît pour laisser la place à de somptueux fjords. Coincés parmi certains d'entre eux, des nuages minces et lenticulaires sont du plus bel effet; ils sont fixés irrémédiablement sur mon film diapo. Tous ces fjords sont absolument déserts, vierges de toute activité humaine. Pas une ligne à haute tension, pas une route, pas une maison, pas une antenne, pas un bateau : c'est la nature à l'état pur, telle qu'elle devait l'être à l'origine

La côte ouest du Groenland consiste essentiellement en de grands et splendides fjords surplombés, parfois, de nuages lenticulaires *(Pierre Gillard)***.**

Survol du

Constitué, tantôt de roches et de glaces, tantôt de magnifiques fjords, le Goenland, c'est la nature à l'état pur et avoir la chance de survoler cette île gigantesque et inhospitalière est un privilège *(Pierre Gillard)***.**



du monde avant que l'homme ne commence à tout saccager et polluer. C'est fantastique d'avoir le privilège de pouvoir contempler un tel paysage. C'est aussi une fabuleuse leçon d'écologie; pas l'écologie des politiciens ou des groupes de pression, mais la vraie, celle que toute personne se devrait d'appliquer dans la vie de tous les jours.

Beaucoup de choses au Groenland dépendent de l'hélicoptère. Ici, un Hughes 500D de la compagnie Grønlandsfly *(Pierre Gillard)***.**

Groenland

L'aéroport de Godthåb est situé à flanc de montagne. Après avoir débouché d'un fjord, nous entamons notre approche finale par un circuit sur la gauche. Nous survolons la petite ville de Nuuk et son petit port de pêche. Je pense que le terme village serait plus approprié, mais il s'agit de la capitale. Je distingue même un autobus qui doit peut-être être le seul circulant sur la seule ligne existante ! L'atterrissage sur la piste me donne l'impression d'un appontage sur un porte-avions tant les falaises entourant trois côtés de l'aérodrome sont raides. A peine posés et garés à côté de la pompe à essence, nous nous précipitons à l'intérieur de l'aérogare pour nous réchauffer avec un chocolat chaud et quelques gâteries riches en calories.

Nous voici donc au Groenland. Cette île, dépendant administrativement du Danemark, mais disposant de sa propre autorité, n'est peuplée pratiquement que sur la côte ouest. Une série de villages existent tout au long de cette côte, mais aucune route ne les relie les uns aux autres. Les moyens de communication utilisés sont donc le bateau, l'avion et l'hélicoptère. Toute la vie au Groenland dépend de ces liaisons maritimes et aériennes.

A peine réchauffés, il nous faut repartir pour notre prochaine étape : Goose Bay au Labrador. Le vol vers Terre-Neuve est très éprouvant. A 10 000 pieds, la température n'est guère supérieure

L'aéroport de Godthåb (Nuuk) est situé à flanc de montagne *(Pierre Gillard)***.**

Avant de nous poser, nous effectuons notre approche au-dessus de la ville de Nuuk *(Pierre Gillard)***.**

L'auteur et Tony photographiés devant le Cessna 310 à l'aéroport de Godthåb *(Greg)***.**

à celle du vol précédant et nous avons vraiment froid durant les presque quatre heures que dure ce trajet au-dessus de l'eau et des icebergs.

C'est donc à moitié surgelés que nous nous posons devant une quinzaine de chasseurs F-16 hollandais sur cette importante base de l'OTAN implantée au milieu de nulle part. Comme à l'escale précédente, nous nous précipitons à l'intérieur du petit bâtiment de Woodward Aviation pour nous réchauffer avec du café pendant qu'un camion citerne vient faire le plein de carburant de notre Cessna … frigorifique.

Avant de repartir, Greg et moi allons nous dégourdir les jambes sur la base. Nous en profitons pour photographier un Vulcan, énorme bombardier nucléaire à réaction anglais devenu désuet et offert par la *Royal Air Force* comme monument. Je me souviens, étant encore enfant, avoir vu évoluer un de ces bombardiers au cours d'un meeting aérien : le souvenir le plus impressionnant qu'il m'a laissé, outre sa taille imposante et sa forme de raie, c'était son bruit terrifiant.

Déjà, il nous faut repartir et affronter à nouveau le froid pour la dernière étape du jour : Saint-Hubert, près de Montréal. Après l'atterrissage de quatre chasseurs Tornado anglais et de deux avions de transport Transall allemands, nous décollons intercalés entre des patrouilles de F-16 hollandais. Pour ce vol, je suis assis en place copilote car, ne comprenant pas le français, Tony souhaite que je puisse m'occuper des communications radio au cas où un contrôle du trafic aérien nous parlerait dans cette langue. Nous nous dirigeons vers Sept-Iles où nous interceptons le fleuve Saint Laurent qu'il nous suffira de remonter jusqu'à Montréal après avoir survolé l'embouchure du Saguenay et la ville de Québec. Au-dessus de celle-ci, nous entrons dans une couche nuageuse et le

vol se poursuit en IMC. Lorsque nous émergeons, il fait nuit et nous avons de plus en plus froid. Tony demande au contrôle pour descendre, ce qui est accepté à la condition de continuer en VFR de nuit. C'est donc à vue que nous terminons notre vol vers Saint-Hubert. Après quatre heures et vingt et une minute de vol, le voyage se termine pour moi. Lorsque nous débarquons de l'avion à l'Aéro Club de Montréal, nous devons ressembler à des zombies. Nous sommes exténués et aucun de nous n'a encore la possibilité de parler en phrases cohérentes. Tony et Greg ne pensent plus qu'à une seule et unique chose, rejoindre un hôtel, tandis que moi j'appelle chez des amis pour venir me chercher. Tony n'est pas de bonne humeur, car il aurait souhaité rejoindre New York encore aujourd'hui et, à bout de force, il doit renoncer à cette idée humainement impossible.

Personnellement, il me faudra trois heures et un bon repas chez mes amis pour récupérer l'intégralité de tous mes sens engourdis par le froid. Finalement, exténué et après avoir vécu cette fabuleuse journée inoubliable, je rejoins ma chambre et m'écroule sur mon lit pour sombrer dans un sommeil réparateur.

Jeudi 25 septembre 1997.

Yannick, le fils de Marie, la personne chez qui je loge et où j'ai rejoint quelques amis la veille, me conduit à l'Aéro Club. Peu de temps après, Tony et Greg arrivent en provenance de leur hôtel. D'emblée, Tony s'excuse de sa mauvaise humeur à l'arrivée, hier. Je lui fais savoir que ce n'est pas grave et que j'étais dans un tel état que je n'ai rien remarqué !

Après un petit-déjeuner pris tous ensemble, mes deux amis pilotes montent dans le Cessna 310. C'est avec émotion que je regarde le bimoteur s'éloigner pour rejoindre le seuil de piste. Au cours de son trajet sur les bandes

Avant de rejoindre Goose Bay, nous survolons les immensités désertiques de Terre-Neuve *(Pierre Gillard)***.**

L'Avro 698 Vulcan B2 XL361 de la Royal Air Force exposé sur la base aérienne de Goose Bay *(Pierre Gillard)***.**

Cessna 208B Grand Caravan C-FKAC (MSN 208B-0538) de Kelner Airways vu à Goose Bay *(Pierre Gillard)***.**

Le plein de notre avion est fait à Goose Bay avant de repartir pour Saint-Hubert *(Pierre Gillard)***.**

bétonnées de l'aéroport, l'avion longe un grand bâtiment rouge. A ce moment, je ne sais pas encore que, moins d'une année plus tard, ce bâtiment deviendra mon lieu de travail : il abrite, en réalité, l'Ecole Nationale d'Aérotechnique, établissement spécialisé dans la formation des futurs techniciens en aéronautique.

Après un point fixe, le Cessna 310, à bord duquel je viens de vivre une aventure inoubliable, décolle de Saint-Hubert en direction du New Jersey. Je le regarde s'éloigner jusqu'à ce qu'il ne soit plus qu'un tout petit point loin dans le ciel.

L'auteur tient à remercier Monsieur Jacques Baudillon, fervent défenseur de l'aérodrome de Grimbergen.

À gauche, le Cessna 310 à l'Aéro Club de Saint-Hubert, prêt pour repartir. Ci-dessous, l'avion à bord duquel j'ai vécu des moments fabuleux roule vers la piste de décollage afin de continuer sa route vers les Etats-Unis *(Pierre Gillard)***.**

Vol de convoyage EBGB-CYHU

Cessna T.310Q N1273G

Date :	Étape :	Temps de vol :
20/09/1997	EBGB-EGTR	1,2 heure
	EGTR-EGCB	1,0 heure
21/09/1997	EGCB-EGPC	1,8 heure
	EGPC-BIRK	4,2 heures
22/09/1997	BIRK-BIRK	5,0 heures
24/09/1997	BIRK-BGGH	4,6 heures
	BGGH-CYYR	4,0 heures
	CYYR-CYHU	4,4 heures
	Total :	26,2 heures

Retrouvez l'auteur de cet article sur son blogue : www.pierregillard.com/blog