

Fatalité et mauvais choix...

L'après midi tirait à sa fin et le soleil tombait doucement sur l'horizon, loin derrière quelques nuages épars égarés sur l'océan. Les deux moteurs Pratt et Whitney ronronnaient de concert, et leur vacarme assourdissant ne parvenait pas à éteindre cette sourde inquiétude qui, insidieusement, rongait mon esprit depuis de longues minutes... depuis cet instant où j'avais, après avoir hésité, rejeté la décision d'atterrir à La Ayoune.

En survolant la piste à environ douze mille pieds d'altitude, j'avais été tenté d'y faire halte pour la nuit, mais quelques jours auparavant des rebelles du Polisario avaient tiré des rafales de Kalachnikov sur un avion en approche, et sans conviction, j'avais écarté ce choix et maintenu le DC3 cap au nord vers Casablanca. Une heure était passée, la nuit approchait, et quelque part dans mon esprit un petit rien, une pensée ténue, un léger nuage de doute, presque de reproche, allait et venait tout au fond de mes pensées. J'avais une confiance sans faille pour le DC3, extraordinaire avion dont l'exemplaire que je pilotais vers Paris ronronnait sa chanson sans une fausse note. Guy, le copilote de fortune admirait le paysage et assis sur le jumpseat, Mr B., le nouveau et très récent propriétaire de l'avion rêvassait au devenir de sa nouvelle acquisition. Donc tout allait bien... L'avion survolait une couche très basse de stratocumulus et nous naviguions au cap et à l'estime, certains de rallier plus tard la balise de Sidi Ifni, puis le puissant VOR d'Agadir.

La nuit était tombée, et le vol se déroulait normalement... pourquoi donc avais-je, cachée tout au fond de moi, cette toute petite lumière rouge qui clignotait ?

La lune éclairait la nuit, les étoiles scintillaient, les moteurs ronflaient, les longues ailes fendaient l'air frais du Sahara quand brutalement le moteur droit toussa et s'arrêta dans une suite de monstrueuses pétarades...

J'étais agent d'opérations au bureau de la préparation des vols de la compagnie UTA. Recruté comme pilote, une grève des Commandants de bord qui protestaient contre une limitation des salaires avait mis un arrêt brutal au stage de copilote DC8 pas encore réellement entamé. Je me morfondais et méditais sur les infortunes de la vie quand le téléphone sonna :

Guy R., un copain de promo à l'ENAC, me salua : "Tu étais commandant de bord sur [DC-3](#), alors j'ai quelque chose à te proposer... un ami à moi, disons une connaissance, a acheté un DC3 en Mauritanie et il m'a chargé de le rapatrier au Bourget. Bon, moi, je n'ai pas la qualification et mon ami ne veut pas m'en payer une car il affirme que cette affaire est tirée par les cheveux au plan financier et qu'il doit minimiser ses frais au maximum. Voilà ce que je te propose : tu étais instructeur..."

"En aéro-club, pour pilotes privés..." avançai-je prudemment.

"Ouais... tu étais instructeur. Donc, on part à Nouakchott, tu me briffes rapidos sur le [DC-3](#), tu me fais une qualification pour le principe, tu vois ce que je veux dire ..., et on le ramène ! La prime c'est 3000 pour toi, 2000 pour moi ! Sinon il ira s'adresser ailleurs !".

J'étais dans une situation professionnelle délicate... Il me fallait d'urgence des heures de vol pour maintenir à flot ma licence Pilote Professionnel de 1^{ère} classe, ce que mon emploi au sol ne me permettait pas de me payer. J'étais aux abois et cette affaire tombait à point... Restaient à régler les problèmes réglementaires ! Je sortais de trois années de vie professionnelle dans une petite compagnie du Sud-Ouest où, le couteau sous la gorge, on faisait n'importe quoi, ne respectant ni les règles de l'air, ni les règles du travail, dans une activité sans foi ni loi...

Cette expérience, plus la pression sur ma licence firent que je donnai mon accord. Dans la situation où je me trouvais, délivrer une qualification de fortune, même complètement bidon, ne me posait alors aucun état d'âme. Et piloter seul le [DC-3](#) ne m'inquiétait nullement, ayant été Commandant de bord sur cet avion dans des conditions parfois plus que marginales...

Dans l'attente de la reprise du stage DC8, nous avons négocié de pouvoir effectuer des vols occasionnellement afin de pouvoir maintenir à flot la validité de nos licences. Ainsi, j'avais eu l'occasion d'effectuer quelques vols, et bien que ce n'ait été que très occasionnel, nos collègues agents d'exploitation commençaient à voir d'un mauvais œil ce privilège de pouvoir quitter le poste pour satisfaire une activité externe.

Je réussis à négocier 3 jours de congés, pas plus, on se fit faire deux billets pour Nouakchott et en voiture pour l'aventure. C'était du gâteau... un jour pour aller, deux pour rentrer... quelques heures à regarder le sable du Sahara, puis à partir du Maroc, la routine. J'avais passé tellement de nuits à faire des courriers sur l'Afrique du nord, le [DC-3](#) bourré de 40 000 poussins d'un jour ou d'autre matériel ! La routine je vous dis !

En fait de routine j'allais être servi !

D'abord l'acheteur, Mr B., perdit beaucoup de temps à Nouakchott à remplir les paperasses car les autorités locales firent du zèle, comme il se doit dans tout pays modèle... Et au lieu de décoller le matin du deuxième jour, on ne fut libre de partir qu'à midi. Déjà, notre projet de survoler le Sahara de jour était plus que compromis...

Pendant que l'acheteur se démenait avec les fonctionnaires mauritaniens et balançait les "pourboires" dans des mains avides, je prenais connaissance de l'avion, le [Douglas DC-3](#) immatriculé F-BCYU.

FoxTrot – Bravo Yankee Charlie Uniform !

Sa cellule était en très bon état, l'air sec du Sahara lui ayant évité la corrosion. Quant aux moteurs, je préférais demander l'avis des spécialistes. Les mécaniciens de l'UTA qui avaient en charge l'entretien m'assurèrent que l'avion était en bon état, jurant qu'ils le faisaient tourner toutes les semaines.

J'étais de la maison, je leur ai fait confiance...

Enfin ce fut le départ. Il avait été prévu un vol local pour vérifier l'état de l'avion mais le retard pris me fit changer le programme et il fut convenu que le vol de Nouakchott à Nouadhibou serait mis à profit pour ce contrôle, et que si tout allait bien on préviendrait par radio et filerions directement sur Nouadhibou.



"Contact"

Signes conventionnels de la main et démarreur... Les moteurs démarrèrent l'un après l'autre, dans leur pétarade naturelle, avec fumées et explosions, puis sitôt au ralenti se mirent à tourner avec une belle régularité.

La mise en route enfin terminée, check-list effectuée, frein de parc relâché, on a roulé... dix centimètres et le [DC-3](#) s'est arrêté brutalement. Surpris je regardai autour de moi et je vis les mécanos d'UTA qui me faisaient signe, les bras en croix au-dessus de la tête. Les disques de freins avaient cassé, avec fuite hydraulique. C'était le premier indice des Dieux, mais je n'avais pas su le reconnaître et l'interpréter...

Une paire d'heures plus tard nous décollions pour un petit vol sans histoire vers Nouadhibou où une mauvaise nouvelle nous attendait : les Jaguars français qui assuraient des missions contre le Polisario étaient au ravitaillement et leur priorité ne nous permettait d'envisager le décollage qu'en fin d'après midi. Je fus tenté de repousser le départ au lendemain mais ça ne laissait qu'un seul jour pour rejoindre Paris. A 150 nœuds de vitesse de croisière, c'était trop juste. Et j'étais pressé, je m'étais engagé à respecter ce créneau de 3 jours, pas un de plus. D'autre part j'avais piloté des [DC-3](#) dans des conditions environnementales adverses et, après tout, un survol de nuit du Sahara par conditions météorologiques idéales ne me faisait pas peur.

On décolla donc de Nouadhibou en fin d'après-midi, cap au Nord, destination Casablanca. Très vite on perdit le contact avec la seule VHF dont cet avion était équipé. Qu'à cela ne tienne, on va appeler en HF ! Nous ne pûmes, ou ne sûmes établir aucune liaison radio... Et très vite on perdit l'ADF et le VOR dont les portées donnaient à penser à une fâcheuse crise d'anémie. Bof ! Après tout, pourquoi s'inquiéter ? A quoi servent ces moyens radio à 10 000 pieds sur le désert; seulement à se rassurer puisqu'il avait été décidé que nous remonterions en suivant la côte Atlantique jusqu'à Agadir...

Nous nous établîmes en croisière à 12 000 pieds, sachant pour l'avoir fait maintes fois que l'on pouvait voler plusieurs heures sans oxygène à 14 000 pieds sans problèmes.

Nous suivions la côte, navigation on ne peut plus simple... il n'y avait plus qu'à attendre ! Il y avait juste un petit quelque chose qui me gênait, mais je ne savais pas quoi...

Nous suivions une route prestigieuse, balisée de noms glorieux et romantiquement évocateurs... Villa Cisnéros, La Ayoune, Cap Juby...

La nuit était tombée et nous suivions la frange d'écume blanche qui balisait la côte, traçant pour nous une route quasiment droite dans la nuit claire. Des nuages apparurent, interrompant quelques instants le fil blanc que nous suivions. La côte réapparut peu après, puis disparut à nouveau, au gré des bancs de nuages. Finalement une couche de stratus nous masqua définitivement le paysage. Nous avons eu tout le loisir de calculer la dérive et le vent et nous pouvions continuer au cap, et à la montre.

Tout allait bien et pourtant je ressentais confusément un petit malaise...

Dès les premiers ratés du moteur droit, j'ai réagi à l'instinct, bondissant sur le sélecteur carburant droit et le tournai pour sélectionner le réservoir avant, mis la pompe carburant en route et aussitôt le moteur reprit son agréable chanson.

Il faut savoir que sur tous les [Douglas DC-3](#) sur lesquels j'ai volé les jauges étaient fausses, complètement inutilisables. Les anciens avaient trouvé une parade : on décollait sur les réservoirs avant jusqu'à être en croisière, et une fois établis, on sélectionnait les réservoirs arrières, on notait l'heure, et, quatre heures plus tard les moteurs s'arrêtaient ! On passait sur les réservoirs avant et ces formidables engins reprenaient leur régime. Il suffisait de lire l'heure pour contrôler la consommation... Normalement cela marchait à tous les coups.

A tous les coups sauf lors de cette nuit... car cela faisait à peine deux heures et demi que les moteurs étaient alimentés par les réservoirs arrières. Il y avait deux hypothèses : soit une fuite de carburant, ou bien, plus probable, un dérèglement du correcteur altimétrique automatique du carburateur. Quoiqu'il en soit notre autonomie de huit heures venait d'un seul coup de tomber à cinq heures sur le moteur droit.

Que faire, où aller ?

Trop tard pour rebrousser chemin, il n'y avait qu'une solution, continuer, non plus vers Casablanca devenu inaccessible mais vers Agadir.

Quelques minutes plus tard nous aperçûmes au loin dans le nord ouest les lumières des Canaries. J'étais très tenté d'aller s'y dérouter mais plusieurs choses m'en dissuadèrent car ma situation était plus que confuse : d'abord je n'avais qu'une documentation de fortune des plus réduite, et rien, absolument rien sur les aéroports de l'archipel espagnol, d'autre part je n'avais pas de copilote qualifié... En cas de contrôle, le voyage s'arrêterait là ! Et sans billets d'avion pour rentrer ! Donc après avoir hésité, pesé le pour et le contre je décidai de poursuivre le vol. Après tout Agadir n'était plus très loin et je me voyais mal arriver de nuit à Fuertaventura, sans cartes d'approche, sans fréquence radio, sans aucune documentation !...

Lorsque le moteur gauche toussa à son tour et commença à s'arrêter, je sautai sur le sélecteur carburant correspondant que je positionnai sur le réservoir arrière et le moulin redémarrera spontanément. Cela faisait quatre heures que nous volions, ce qui validait la parfaite consommation de ce moteur.

Rassuré sur ce point, les calculs réactualisés confirmèrent que nous pouvions rejoindre Agadir sans problème. Je décidai de continuer et éliminai définitivement l'option Canaries.

Enfin nous commençâmes à observer les premiers balbutiements de l'aiguille VOR, puis lorsque nous fûmes en contact radio nous pûmes lancer notre premier appel.

Brouillard ... Quoi ?!... du brouillard, à Agadir ?!...

Le contrôleur confirma son premier message, il y avait à peine 400 mètres de visibilité. Rien à dire : c'était ma faute, car c'était bien dans la prévision météo : **Tempo Fog** ! Mais je n'y avais pas porté une attention suffisante... et puis on allait à Casa, pas à Agadir ! Oui mais voilà, les Dieux en avaient décidé autrement...

Le temps de se remettre de cette mauvaise nouvelle et on approchait du point de décision : se poser ou dérouter non pas vers Casa mais vers Marrakech...

Je l'ai dit, j'avais été formé à une rude école où nous ne respectons aucune règle, aussi ce ne sont pas des considérations réglementaires qui freinèrent mon analyse, mais cette incertitude sur la quantité d'essence restant à bord, car une fuite était une option toujours possible, et je décidai d'atterrir à Agadir. On n'avait aucune idée de la quantité exacte d'essence restant à bord... et puis une approche ILS et un atterrissage par mauvaise visibilité m'inquiétait beaucoup moins que le survol de l'Atlas avec ce problème de carburant. Je m'étais déjà posé par temps de brouillard, avec des passagers à bord et en emplafonnant sans aucun scrupules les minimas supposés réglementaires.

Nous commençâmes donc la descente sur Agadir. On voyait très bien la couche de brouillard assez mince qui inondait la ville dont les lumières dessinaient un halo au contour précis qui s'arrêtait très nettement à gauche, délimitant clairement la côte Atlantique. Plus au nord s'élevait la masse sombre et impressionnante de l'Atlas, dont les sommets étaient couverts de neige que la lune rendait phosphorescente en ce mois de février 1978.

On fut autorisé à descendre pour une approche ILS.

Après le ralliement sur la balise radio compas, je virai vers les axes de l'ILS, à l'altitude de 2000 pieds, mais les aiguilles du LOC et du Glide restèrent flaguées de leur petit drapeau rouge ! On prévint le contrôleur qui nous confirma le bon fonctionnement de leur ILS. Notre récepteur ILS était en panne !

Instantanément j'en mesurai les conséquences catastrophiques. On ne pouvait plus se poser à Agadir, Casablanca était hors de portée,... ne restait que Marrakech...

Cela voulait dire remonter à la verticale d'Agadir jusqu'à atteindre l'altitude de sécurité pour traverser l'Atlas... soit 14 000 pieds !...

Avec un avion dont un des moteurs consommait affreusement plus d'essence que la normale, et des jauges qui ne permettaient pas de se faire la moindre idée sur le carburant restant.

Que faire d'autre ? J'engageai la remise de gaz et poussai les manettes vers l'avant. Sur DC3 les aiguilles de pression d'huile suivent le mouvement des manettes des gaz. Si on réduit la puissance les aiguilles tournent vers la gauche, vers l'arc jaune puis en arrivant dans la zone rouge un voyant rouge s'allume car à partir de là le moteur n'est plus alimenté en huile.... On éteint ce voyant en avançant légèrement les manettes pour rester à la limite de pression d'huile minimale acceptable pour ces moteurs.



Mais au moment où les moteurs reprirent leur régime, l'aiguille du moteur gauche traîna un peu puis flancha. Je lâchai la manette gauche et mis la puissance de montée sur le moteur droit, celui dont la consommation était abracadabrantesque ! Si j'avançais la manette gauche la pression d'huile diminuait. On entama ainsi la montée, le moteur droit à son régime de montée, le gauche à demi-puissance...

J'appelai le contrôle :

"Charlie Uniform en remise de gaz. Nous avons des problèmes avec un moteur et nous ne pourrions pas monter à 14000 pieds. Sur un moteur le maximum que nous pourrions atteindre est 6 000 pieds. Pouvez-vous nous trouver une route qui permette de traverser l'Atlas à 6000 pieds maximum."

"Standby, standby, je vous rappelle..."

Et nous avons poursuivi la montée dans la nuit claire. Nous tournions en larges cercles verticale d'Agadir et à chaque passage, nous longions la masse sombre et froide de l'Atlas qui nous dominait. Nous apercevions tout là-haut les sommets coiffés de neige blanche, comme des gardiens vigilants surveillant cette barrière soudain devenue infranchissable.

Le contrôle nous a rappelés :

"Charlie Uniform ici Agadir... altitude de sécurité pour traverser l'Atlas 14 000 pieds"

"Agadir, Charlie Uniform ! Je le sais ! Ce que je vous demande c'est de nous trouver une route qui traverse à 6 000 pieds. Nous sommes en situation d'urgence. Nous sommes en panne d'un moteur, nous n'avons pas assez de carburant pour rejoindre Casa. Nous ne pouvons pas nous poser ici et devons dérouter à 6 000 pieds. Cherchez nous une route car nous n'avons pas de carte topo de la région."

"Charlie Uniform Standby, standby..."

Et nous tournions dans la nuit... le vario était calamiteux. Il faut préciser qu'en soute il y avait un moteur sur son bâti, et des tas de pièces et de matériels achetés avec l'avion. L'avion était lourdement chargé mais dans tous les cas, même avec ses deux moteurs, un DC3 ça ne grimpe pas aux arbres. Mais une chose est sûre : dans tous les cas, peu ou prou, ça monte ! Mais là, le vario battait des records de faiblesse. Il semble me souvenir de 2 ou 300 pieds par minute ... A ce train, pour monter à 6 000 pieds on en avait pour vingt minutes...

Agadir nous appelle, l'espoir renaît :

"Charlie Uniform Altitude de sécurité mini 14 000 pieds."

Et je ré-explique au Marocain qui répond, imperturbable :

"Charlie Uniform , Standby, standby..."



On tournait dans la nuit claire, on montait, lentement, très lentement, et on attendait une solution miracle du contrôleur car pour ma part je ne voyais pas d'issue à notre situation... Il est deux choses qui m'inquiétaient : A tourner ainsi plein gaz sur le moteur droit on consommait énormément d'essence... et la pression d'huile du moteur gauche n'en finissait pas de s'affaiblir... dès que le voyant rouge s'allumait, j'avais d'un soupçon la manette gauche pour l'éteindre, mais quart de pouce après quart de pouce, la poussée diminuait ce qui aggravait nos médiocres performances de montée.

Et l'autre zouave, au contrôle, qui se planquait derrière son manuel et qui refusait d'oser sortir de sa routine pour improviser et nous aider à sauver notre peau... Car c'est à présent bien de cela qu'il s'agissait. Que faire pour sortir du piège où je nous avais enfermés ? Si, comme cela avait l'air de se présenter, aucune aide ne nous était apportée, nous serions dans une impasse...

L'angoisse monta d'un cran dans le cockpit, rythmée par l'allumage intermittent du voyant de pression d'huile. Mes deux compagnons ne pipaient mot : ils comptaient sur moi ! Ils ignoraient tout du DC3, de ses caractéristiques, de ses performances, de ses possibilités. C'était un avion magique, mythique. Ils étaient certes inquiets, mais ne le manifestaient pas.

J'ai pris une décision, je ferais tout mon possible pour ne pas couper le moteur gauche. Un des pilotes de la compagnie où je volais m'avait un jour montré le rapport du crash d'un DC3 qui s'était planté parce que lors d'un arrêt moteur, l'hélice n'était pas passée correctement en drapeau. J'avais gardé ça en mémoire et durant ces tours d'attente au dessus d'Agadir cette histoire m'était revenue à l'esprit. Vu l'état de délabrement de cet avion s'il est une chose que j'appréhendais soudain c'était un arrêt moteur avec un régulateur d'hélice récalcitrant. Il ne manquerait plus que ça ! Ce serait le crash immédiat... Ma décision était prise, je n'arrêterai pas le moteur, ou alors uniquement s'il rendait son âme au diable.

Une idée me vint : j'avais lu le récit d'un DC3 tombé en panne électrique totale sur l'Angleterre. Le Captain était parti cap au Sud et lorsqu'il s'était estimé sur la Manche, il était descendu, et une fois sorti sous la couche, au dessus de l'eau il avait viré cap à l'est jusqu'à la côte normande. Il avait réussi un atterrissage de fortune au ras de la plage et les passagers avaient pu gagner à pied le sable sec... j'envisageai cette solution car on voyait très nettement la silhouette de la rive sous le brouillard peu épais... Mais je devinai qu'en descendant à tâtons dans le brouillard, il était plus que probable que nous percuterions l'eau dans une dernière superbe éclaboussure. J'abandonnai cette idée. Le stress monta d'un cran. Que faire, où aller, quelle décision prendre ?

Alors que j'expliquais pour la énième fois la gravité de notre situation au contrôleur, une voix intervint sur les ondes.

"Charlie Uniform de Royal Air Maroc, nous avons écouté vos messages, nous

sommes une Caravelle en attente au niveau 200, est-ce que l'on peut faire quelque chose pour vous ? "

Je récapitulai notre situation et lui demandai s'il connaissait une route qui traversait l'Atlas à 6 000 ft maximum.

"Je regarde dans notre doc et je vous rappelle."

Quelques instants plus tard il nous donna la solution :

"D'après notre carte du coin, si vous suivez le radial 010 du VOR d'Agadir jusqu'à intercepter le radial 260 de celui de Marrakech, à 6 000 pieds ça doit passer..." (J'ai oublié les valeurs exactes mais ceux-là me paraissent cohérent avec le relief).



Je n'en demandai pas plus et le remerciai.

Sans hésiter, je fis virer le DC3 à un cap vers le Nord pour aller rechercher le radial 010. Nous avons dépassé 5 000 pieds en montée et dans la masse sombre de la montagne, effectivement, on devinait une faille. J'ai toujours eu de mauvais yeux. Un tantinet myope le jour, je suis loin d'être une chouette la nuit. Je baissai les éclairages à l'intérieur du cockpit à leur minimum et, résolument, je nous engageai, toujours en montée et approchant les 6 000 pieds dans cette rupture de la masse rocheuse. A cheval sur le radial du VOR d'Agadir, nous étions enfin établis à 6 000 pieds et nous nous enfoncions dans cette gorge obscure, le moteur droit toujours à sa puissance de montée, le gauche à présent quasi réduit, essayant de le maintenir en traction positive ou nulle, le voyant rouge de la pression d'huile irrémédiablement allumé.

A gauche une montagne de roche noire, à droite une montagne de rochers noirs

...

Très vite, à cause du relief, de notre faible altitude et sûrement des piètres qualités du récepteur embarqué, nous avons perdu la réception de la balise d'Agadir. Mais avec ce brouillard au sol et à l'abri dans les montagnes il n'y avait pratiquement pas de vent et je continuais au cap.

Tout à coup, je vis une masse grisée en face de moi, je me penchai, le nez contre le pare-brise et devinai sur ma gauche un mur noir, hostile et menaçant. Je balançai le DC3 sur la droite et évitai ce pic partiellement enneigé... mais en partant vers la droite je perdus quelques instants la route que l'on devait suivre et vis au bout de quelques trop courtes secondes un mamelon blanchâtre nous barrer la route. Je virai à gauche puis, l'obstacle évité, de nouveau à droite. J'étais penché en avant, comme si cette attitude en gagnant quelques centimètres avait pu compenser ma vision trop peu performante. Je jetais de

temps à autre un œil dans le cockpit à peine éclairé d'une faible lumière rosée, au badin, aux instruments moteurs, à l'altitude et au cap que je suivais de loin, de plus en plus approximativement... Et, surtout je regardais dehors... les choses se dégradèrent, car à force de virer d'un côté puis de l'autre j'avais dû dériver. Tant qu'il s'agissait de sommets enneigés, cela allait, je les voyais suffisamment tôt. Mais tout à coup je vis surgir une masse sombre. Dans la nuit, je ne l'avais pas distinguée et nous nous précipitions dessus ! Je l'évitai in extremis d'un balancement d'aile. A cet instant le moteur droit toussa et eut un énorme raté. Je lâchai les manettes de gaz, me penchai à droite, attrapai dans l'obscurité le sélecteur carburant et, au jugé, à tâtons, je le branchai sur le réservoir avant gauche, puis, dans le même mouvement, je mis la pompe à essence en marche... le moteur reprit instantanément. Je me demande si on perdit un nœud ou un seul pied tellement je fis vite et tant cet avion est incomparable. Et c'est un fait prouvé, le stress améliore les performances. C'est une chose que l'on enseigne aujourd'hui dans les stages de pilotes, la courbe de performance croit avec la courbe de stress... jusqu'à un certain point où elle s'effondre !...

Les deux moteurs étaient désormais alimentés par le même réservoir, l'avant gauche, les trois autres réservoirs ayant été asséchés ! Je jetai un œil dans le cockpit pour dire à Guy de m'aider, espérant de ses yeux des performances nocturnes meilleures que les miennes. Mais mon copilote de fortune était dans un tel état que je compris que je n'avais aucun soutien à espérer.

Paradoxalement, cela me regonfla. Je me suis dit :

"A présent tu es tout seul ! Il n'y a que toi pour nous sortir de là ..."

La radio crachota :

"Charlie Uniform ici Royal Air Maroc... toujours là ?"

"Ca va... ça tient ..."

Ils ne pouvaient plus rien pour moi mais curieusement je trouvais un réconfort certain dans la présence de ces collègues. Ils me dirent qu'ils patientaient avant de dérouter vers Casa et resteraient à l'écoute jusqu'à ce que j'aie atterri à Marrakech.

J'évitai un obstacle. Puis un autre. Ils surgissaient de la nuit, masses sombre sans relief dans un environnement de masses sombres. Ils s'effaçaient sous l'aile et je ne savais pas si j'étais passé à un mètre ou à dix. Après chaque évitement j'essayais de revenir vers la route initiale. Nous frôlions dans le noir les parois de la faille, rebondissant d'un mur à l'autre. Je n'avais pas peur, trop absorbé par la tâche, maintenir l'avion en ligne de vol dans cette gorge trop étroite semé d'obstacles effrayants, tendu vers l'avant, vers la sortie de ce défilé infernal qui était quelque part devant moi. Je faisais corps avec cet avion, et c'est ensemble que nous évitions les pièges de roches, les parois noires et luisantes, les arrondis neigeux que je voyais surgir soudainement en face de moi, et qui, alors que je les croyais plus bas que nous, traîtreusement, à la dernière seconde, montaient vers le nez de mon avion, m'obligeant à une manœuvre d'évitement tirée par les cheveux. Dix fois nous avons évité la collision in extremis ...

Puis soudain, ce fut la plaine. Nous sortîmes de l'Atlas d'un seul coup. L'instant d'avant je me battais avec la roche, l'instant d'après je virais à droite dans une plaine immense doucement baignée par la lune. Au fond, déjà, on voyait les lumières de Marrakech. Là-haut, mes amis de la Royal Air Maroc accueillirent la nouvelle avec beaucoup de satisfaction. Ils m'avaient donné la clef pour échapper au piège mortel dans lequel nous étions enfermés.

Nous approchions à présent de Marrakech. Je savais qu'il nous restait très peu d'essence, et je me disais que si le moteur droit s'arrêtait en panne sèche, il faudrait se poser tout droit dans le djebel, à la lumière des phares...

La piste illuminée était à présent devant l'avion, nous arrivions en finale, je sortis le train... et les deux voyants se mirent au rouge : train non verrouillé !

Instantanément, par pur réflexe, je stoppai la descente et engageai un virage par

la gauche.

“ Appelle la tour, demandai-je à Guy, dis leur qu’on a un problème de train, qu’on fait un tour par la gauche et qu’ensuite on se représente pour se poser ! ” Pendant que Guy s’exécutait, je rentrai le train. En surveillant la séquence je notai que tout se déroulait normalement et il me semblait d’ailleurs qu’il en avait été de même lors de la sortie. Ayant remis toutes les manettes et leviers au neutre j’expliquai à Guy mes intentions :

“ Je vais ressortir le train... mais je suspecte une défaillance des switches. Quoiqu’il en soit il faut qu’on se pose... on peut tomber en panne sèche d’un instant à l’autre. Tu demanderas les pompiers pour l’atterrissage ! Saloperie d’avion ! ”

Le copain de la Royal Air Maroc, toujours à l’écoute fit une réflexion ironique sur nos malheurs, mais j’ai oublié ce qu’il a exactement dit.

Sur DC-3, la sortie et la rentrée du train est une manœuvre plus complexe que sur les avions contemporains. S’il suffit aujourd’hui de lever ou abaisser une petite manette, il fallait d’abord déverrouiller un levier hydraulique, placé sur le plancher sur le côté droit du siège du Captain, avant de le lever. Puis on déverrouillait le levier du train, situé à côté, que l’on abaissait. Enfin on positionnait le levier hydraulique pour alimenter le circuit du train qui alors sortait et on suivait sur deux gros manomètres les variations et l’établissement des pressions hydrauliques. Lorsque tout était stabilisé, on replaçait les leviers au neutre, et on les verrouillait. Normalement les deux voyants verts confirmaient la bonne marche des opérations.

Durant le virage que j’avais engagé, je sortis le train, surveillant attentivement les manomètres. Les pressions hydrauliques oscillèrent et battirent comme à l’accoutumée, je remis les leviers au neutre, mais les deux voyants restèrent allumés en rouge. Il fallait se poser, coûte que coûte ! Je pressentais qu’il ne restait plus de carburant et cela aurait été trop bête de se crasher en panne sèche à quelques centaines de mètres de la piste. Il valait mieux risquer un atterrissage sur le ventre ou sur un train partiellement sorti. Je demandais à Guy d’annoncer la nouvelle au contrôle qui nous autorisa à l’atterrissage, les pompiers alertés étant déjà en place.

L’atterrissage se fit normalement, il ne s’agissait que d’un dysfonctionnement des switches.

Le lendemain matin nous fîmes deux constatations.

La première fut qu’il restait un verre à dent d’essence dans le réservoir avant gauche... et plus rien sur le droit.

La seconde, qu’il n’y avait aucun problème d’huile sur le moteur gauche. Ce n’était qu’un mauvais contact du switch de pression d’huile. Nous aurions pu utiliser ce moteur normalement. D’aucuns trouveront probablement à redire sur mes choix... ils n’auront peut-être pas complètement tort.

Toujours est-il que nous étions bien vivant à Marrakech. Le problème des switches, ceux des trains comme celui du moteur gauche, fut traité dans la matinée, mais on ne pouvait rien faire pour le correcteur altimétrique du carburateur du moteur droit. Bah ! du moment où on savait à quoi s’attendre, la sécurité n’était plus en jeu : ce n’était qu’une question de calcul d’autonomie.

En fin de matinée nous répartîmes pour Toulouse... mais une panne de notre unique radio VHF nous obligea à dérouter sur Oujda. Passage à la verticale de la tour, battement d’ailes, phares allumés, et en retour une fusée blanche, atterrissage et rencontre avec l’équipage de la Royal Air Maroc qui nous avait soutenu et aidé la veille !

Quelle incroyable coïncidence !...

La radio réparée, nous sommes repartis vers Toulouse. Notre DC-3 n'étant pas réglementairement équipé pour le vol IFR, à partir de l'Espagne nous sommes passés en vol à vue.

Par le travers de l'aéroport de Barcelone que l'on voyait sur notre gauche et dont on allait couper l'axe de la piste après l'avoir négocié avec la tour, Guy, qui était allé faire un petit tour derrière revient au cockpit :

« Tu devrais aller derrière jeter un œil au moteur droit ! Ça fume ! »

Je me levai et quittai le cockpit, m'approchai d'un hublot et observai le moteur droit. J'étais au niveau de l'hélice et je remarquai qu'une tuyauterie qui sortait du régulateur d'hélice et allait vers le moteur était luisante d'huile noire. Je réalisai ensuite avec stupeur que ce que je prenais pour une tuyauterie était en fait un jet d'huile, d'environ un centimètre de diamètre, parfaitement droit, qui sortait sous pression du régulateur et allait arroser le moteur. L'huile prenait feu au contact des cylindres et une épaisse fumée noire se dégageait à l'arrière des capotages. On distinguait à travers la fumée noire des flammèches orange qui virevoltaient.

Nom de dieu, mais ça brûle !

Dès mon retour au cockpit je débranchai le pilote automatique et basculai l'avion sur la gauche. Comme nous croisions à cet instant la piste de Barcelone en vol à vue, nous étions en contact avec la tour et je demandai à Guy de les prévenir de notre situation et de notre atterrissage imminent en urgence.

En approche le propriétaire de l'avion, Mr B. me demanda de couper le moteur droit qui risquait de manquer d'huile et de gripper, mais j'avais peur qu'il n'en resta pas assez pour assurer la mise en drapeau de l'hélice et je refusai. Nous serions posé dans quelques minutes, nous volions en approche à puissance modérée, je pensais qu'il y avait moins de risque à le laisser tourner... que de risquer une mise en drapeau ratée.

Nous nous sommes posés sans problème et une fois au parking des témoins nous rapportèrent qu'en approche notre avion ressemblait à un bombardier de la deuxième guerre mondiale rentrant de mission en tirant un gros nuage de fumée noire...



Le moteur était couvert d'huile. On passa beaucoup de temps à le nettoyer, puis on eu la chance de trouver un régulateur, on répara et on repartit pour Le Bourget. J'étais pressé et déjà en retard d'un jour. On avait choisi de passer par Toulouse, mais vers Carcassonne un temps exécrable, pluie et plafond bas nous obligèrent à faire demi tour et à remonter la vallée du Rhône pour aller se poser à Lyon. On refit le plein et ...plein gaz vers Paris.

Mais en plein décollage, la queue haute, l'hélice gauche s'emballa et partit en surrégime : Arrêt décollage. Nous retournâmes au point d'attente. Des essais de régulation se passèrent fort bien... Que s'était-il passé... Mystère.

Nous avons demandé à redécoller et en pleine accélération, rebelote. Nouvel arrêt décollage et nouveaux essais positifs.

A la quatrième tentative, le contrôleur nous demanda si ce que nous faisons était bien raisonnable. Il avait raison. On ne pouvait pas continuer ce petit jeu. Je dis à mes équipiers que nous allions décoller et que si le moteur partait encore en survitesse, j'essaierais de le réguler par la manette du pas de l'hélice, et si le moteur revenait à un régime normal, on poursuivrait le décollage.

Aussitôt dit aussitôt fait, et lorsque le moteur s'emballa, je tirai vers moi la manette et ramenai, au pris d'un sacré décalage manette, le régime aux mêmes valeurs que l'autre moteur. Nous décollâmes et effectuèrent ainsi le retour sur Paris où nous sommes arrivés par une triste journée hivernale.

Nous tombâmes en panne radio à 5 minutes du Bourget ce qui nous obligea à passer verticale de la tour, histoire de prévenir les contrôleurs de notre arrivée.



Le DC-3 enfin garé sur le parking, je poireautai dans la salle d'attente de l'acheteur, Mr B. dont la secrétaire vint m'informer qu'il prétextait que les frais de route avaient dépassé ses prévisions et que de ce fait je ne toucherais pas la prime promise. J'étais fatigué, et pressé de reprendre mon travail... Je demandai à la secrétaire de dire à son patron que si je n'étais pas payé dans la minute, ça allait barder. Mr B. me reçut quelques secondes plus tard, essaya de palabrer mais devant ma détermination il n'insista pas et me remit une enveloppe avec la prime promise.

Quelques mois plus tard j'ai quitté la France pour plusieurs années. Je n'ai jamais revu Guy R.. Il paraît qu'il m'en aurait voulu pour toutes ces frayeurs.

Près de trois années plus tard j'ai croisé par hasard à Nouméa un des mécanos de Nouakchott. Il m'a avoué qu'ils avaient été obligés par leur chef de dire que l'avion était en bon état, alors qu'ils savaient dans quelle situation réelle était ce DC-3.

Ils avaient suivi nos pérégrinations ... ce qui n'a pas du être facile car nous ne fîmes aucune des étapes planifiées... pour une raison ou une autre, nous n'avons jamais atteint la destination prévue au décollage.

Je dois reconnaître que plus de trente ans après, j'essaie encore de faire la part des choses, sans trouver la bonne réponse, entre la fatalité, les contraintes et les pressions incontournables, et mes erreurs, mes mauvais choix, mes décisions douteuses...

Une fois de plus, j'avais eu beaucoup, beaucoup de chance...