

Marc Schloesser

FINAL PROBLÈME

Mon Petit Éditeur

Retrouvez notre catalogue sur le site de Mon Petit Éditeur :

<http://www.monpetitediteur.com>

Ce texte publié par Mon Petit Éditeur est protégé par les lois et traités internationaux relatifs aux droits d'auteur. Son impression sur papier est strictement réservée à l'acquéreur et limitée à son usage personnel. Toute autre reproduction ou copie, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon et serait passible des sanctions prévues par les textes susvisés et notamment le Code français de la propriété intellectuelle et les conventions internationales en vigueur sur la protection des droits d'auteur.

Mon Petit Éditeur
14, rue des Volontaires
75015 PARIS – France

IDDN.FR.010.0117662.000.R.P.2012.030.31500

Cet ouvrage a fait l'objet d'une première publication par Mon Petit Éditeur en 2012

Toute ressemblance avec des personnes existantes ou ayant existé ne saurait être que fortuite.

Prologue

Comme il le faisait à chaque fois qu'il partait en navigation, le pilote avait soigneusement préparé son vol vers Mulhouse-Habsheim. Sur sa planche de vol, il avait détaillé tous ses points de report avec les temps de passage estimés, noté les recouplements des balises VOR et les fréquences qu'il lui faudrait contacter en route pour signaler son passage, indiquer sa position ou obtenir du contrôle au sol les autorisations de transit aux abords de zones militaires nombreuses dans l'est de la France et en approche de Mulhouse où la proximité de l'aéroport de Bâle-Mulhouse impose le vol sous contrôle. Un trait noir surligné en jaune fluo figurait sa route sur la carte. Pilote de l'ancienne école, il préférerait naviguer au cap, à la carte et à la montre plutôt que de céder comme beaucoup de pilotes à la fausse sécurité induite par l'emploi trop systématique du GPS, ce merveilleux gadget qui vous indique votre position au mètre près quel que soit l'endroit du globe où vous vous trouvez. Les indications fournies par la météo annonçaient de bonnes conditions, plafond élevé, bonne visibilité, avec une dégradation nuageuse et précipitations arrivant par l'ouest en fin d'après-midi. Le vol aller s'était passé sans problème, plus rapide même que prévu avec un vent arrière lui ayant fait gagner vingt minutes sur le temps de vol prévu.

Ayant à nouveau étudié sa route du retour, il s'apprêtait maintenant à repartir sans tarder sur Reims-Prunay pour rentrer au plus vite et éviter le front annoncé. Il avait soigneusement effectué la visite pré-vol, vérifiant visuellement que tous les

FINAL PROBLÈME

éléments essentiels visibles de l'avion étaient en place et en état de fonctionner avant de s'installer aux commandes. Le préposé à l'essence venait de détacher la pince reliant le câble de mise à la terre au pot d'échappement métallique de l'avion et destiné à éviter les décharges d'électricité statique au moment du remplissage. Le pilote avait noté sur le carnet de route de l'avion l'appoint de soixante-dix litres d'essence. Avec un réservoir de cent dix litres plein, il avait de quoi voler quatre heures, marge de sécurité largement suffisante en cas de problème pour un vol prévu de deux heures et sans doute un peu plus avec le vent de face qui ne manquerait pas de forcer avec l'arrivée de la dépression annoncée.

La check-list déroulée, le moteur démarré et l'autorisation de rouler donnée par la tour, l'avion s'avance sur le taxiway jusqu'au point d'arrêt. Le pilote procède aux dernières vérifications avant d'aligner l'appareil sur la piste et de pousser à fond la manette des gaz. Une dizaine de secondes pour prendre de la vitesse, le pilote vérifie une dernière fois ses cadrans avant de prendre la décision de décollage, puis tire légèrement sur le manche, arrachant sans peine du sol l'appareil qui ne demande qu'à lever le nez. Prise de vitesse en palier quelques mètres au-dessus de la piste qui défile à toute vitesse sous le nez du DR400 et montée à 140 km/h jusqu'à 300 pieds pour couper la pompe électrique et rentrer les volets, puis virage en douceur vers la gauche pour prendre au plus vite le cap désiré.

Le vol se passait sans encombre. Après avoir décollé le DR 400 était monté directement au niveau 65, suffisamment haut pour franchir les Vosges sans encombre. Les régions de montagnes, même moyennes, sont « mal pavées », ce qui dans le langage imagé des aviateurs signifie qu'elles offrent peu d'espaces pour un atterrissage d'urgence en cas de défaillance mécanique et la prudence conseille de gagner de l'altitude pour se ménager la possibilité de planer le plus longtemps possible

FINAL PROBLÈME

moteur coupé. Le temps de repérer une clairière, un chemin ou une prairie pouvant tenir lieu de terrain de fortune. Le ciel était clair, seuls quelques nuages d'altitude masquaient le soleil et la visibilité portait à plus de cinquante kilomètres. Une météo idéale pour passer les Vosges dont la ligne effectivement bleue se profilait droit devant dès le décollage pour progressivement s'enfoncer sur l'horizon à mesure que les 160 chevaux du Lycoming amenaient l'avion aux 6500 pieds qui allaient être son niveau de croisière pour franchir le massif. Le pilote avait pris soin avant son départ d'interroger la météo et savait qu'il rencontrerait le mauvais temps à la limite de la Lorraine et de la Champagne et que les nuages à hauteur de Bar-le-Duc l'obligeraient à descendre pour rester en vue du sol comme le veut la réglementation du vol VFR. Il avait prévu de transiter à la verticale du terrain d'Épinal et de commencer à descendre une fois franchie la zone contrôlée de Nancy-Hochey qu'il contacterait par radio pour obtenir une clairance, la base aérienne et la zone l'entourant étant active en ce jour de semaine. Seul à bord, l'homme assis aux commandes était occupé par la charge de travail qu'impose le pilotage en vol à vue. Lecture de la carte, pointage des temps de passage aux points de repère – le lac de Gérardmer, bien visible, avait été passé dans le temps prévu, de même que le terrain d'Épinal, enserré dans l'agglomération et aux abords duquel il avait fallu redoubler de vigilance en raison des nombreux appareils évoluant dans les parages – maintien du cap et du niveau, vérification périodique des paramètres moteur et surveillance visuelle de l'extérieur pour éviter tout conflit avec un autre appareil naviguant dans le secteur.

Le transit de Nancy-Hochey s'était passé sans encombre, le contrôleur militaire fort courtois, informé de la destination de l'appareil, avait donné l'autorisation de survol se contentant au passage de signaler une dégradation de la météo sur le secteur Champagne avec des nuages bas pouvant accrocher le relief sur l'Argonne. De fait, alors que la vue vers l'est s'étendait jusque

FINAL PROBLÈME

Nancy dont il distinguait nettement les grands ensembles du Haut-du-Lièvre et que Metz était visible dans le lointain, l'horizon devenait plus incertain au nord-ouest. Une masse gris sombre barrait l'horizon, ourlée à la base de nuages blancs annonçant une dégradation rapide. L'étendue argentée du lac du Der jusque-là bien visible sur la gauche se fondait petit à petit dans cette masse menaçante pour disparaître complètement au bout de quelques minutes. Revenu à l'altitude confortable de 2000 pieds après avoir franchi la Meuse, le pilote décide de descendre encore jusque 1500 pieds, frisant les barbules pour éviter les nuages de plus en plus nombreux et de plus en plus bas. Les nuages sont choses traîtresses en aviation. Porteurs de turbulences, tueurs de visibilité, il faut absolument les éviter. Le règlement interdit d'y pénétrer. Mais le règlement est une chose, la météo une autre et la maîtrise du pilote une autre encore. Après avoir quitté la zone de Nancy-Hochey, il a affiché la fréquence de la base aérienne de Saint-Dizier dont il souhaite obtenir une autorisation de survol vertical pour se ménager une possibilité d'atterrissage d'urgence si la dégradation du temps se confirmait. La nébulosité croissant et la visibilité diminuant à mesure que le DR 400 dévore les kilomètres, le pilote décide d'altérer sa route et appelle pour signaler que, devant l'horizon qui se bouche, il amorce un changement de cap et fait part de son intention de se dérouter vers Verdun dont le terrain se situe à l'est, à une quinzaine de minutes de vol de l'endroit où il se trouve.

Ou plutôt, croit se trouver. Car ce que le pilote ignore, c'est qu'un fort vent de travers accompagnant le front l'a fait dériver et qu'il se trouve déjà bien écarté de sa route au moment où il signale son intention de se dérouter. Préoccupé par la visibilité déclinante, il a négligé depuis plusieurs minutes de consulter sa carte et avant même qu'il ait pu faire le point plus précisément sur sa position, l'avion, propulsé à plus de 200 km/h, pénètre dans un premier nuage qu'il traverse en quelques secondes, sans

perdre la vue du sol devenu laiteux au travers de l'écran de brume qui en fond les contours et les couleurs. Puis dans un autre dont il sort au bout de quinze interminables secondes puis, avant même que le pilote, dont le regard, devenu erratique sous l'effet de l'affolement qui s'installe, hésite entre le panneau d'instruments et l'extérieur aveugle, ne le voie arriver, dans un troisième dont il va sortir dans un instant. La vue du sol est maintenant complètement bouchée, l'avant est un amas d'ouate blanche dont il ne va, comme les fois précédentes, pas tarder à sortir, mais qui semble se refermer inéluctablement autour de lui. Les secondes passent, l'avion fonce dans l'invisible. Le pilote se souvient alors des recommandations de son instructeur : « Si tu entres dans un nuage par inadvertance, ne quitte pas l'horizon artificiel des yeux et entame un virage à 180 degrés à 15 degrés d'inclinaison, une minute plus tard tu es sorti du nuage. » Il vole droit, ses sens le lui disent. Mais l'avion a déjà entamé un virage en descente et l'aiguille de l'anémomètre s'affole vers la droite, vers la plage de vitesse interdite. Le coton dans lequel il s'enfonce a perdu de sa blancheur. Le soleil ne pénètre déjà plus dans cette crasse. Il appelle Saint-Dizier pour signaler sa perte de visibilité et son intention de descendre pour retrouver la vue du sol. Saint-Dizier accuse réception et lui demande d'afficher un code transpondeur. Ah oui, avec le transpondeur, ils me verront sur leur écran radar et me guideront ! Il s'acharne sur l'appareil qui n'est pas allumé et qui doit chauffer quelques instants avant d'être opérationnel. Il s'énerve, commence à perdre son sang-froid, garde le doigt crispé sur le bouton de l'émetteur radio. En aviation quand les choses commencent à aller mal, les erreurs ne s'additionnent pas, elles se multiplient. Sa concentration jusque-là presque intacte se dissipe et son esprit s'égare. Il se souvient brutalement de ce qu'il a lu dans les revues aéronautiques, sur la désorientation spatiale, sur les illusions de l'oreille interne qui vous donnent de fausses informations sur votre position dans l'espace, sur l'accident de

FINAL PROBLÈME

John Kennedy Jr, victime de ce phénomène. L'accident du fils Kennedy ! Trois minutes à vivre statistiquement une fois entré dans un nuage si l'on n'est pas formé au vol sans visibilité ! C'est ce qu'il a lu à l'occasion de cet accident si abondamment commenté dans la presse. Depuis combien de temps suis-je entré dans ce nuage ? Il s'apprête à jeter un coup d'œil sur sa montre quand il sent son harnais se raidir brutalement et lui mordre l'épaule. Brusquement il décroche de son siège et se retrouve suspendu à la sangle, les jambes coincées sous le tableau de bord, les pieds incapables d'actionner les palonniers. La carte, le crayon, le rapporteur et son blouson posé sur le siège arrière volent dans l'habitacle et se retrouvent en désordre à quelques centimètres de ses yeux, posés sur la verrière brutalement devenue plancher de l'avion. Il vient de passer sur le dos alors qu'une seconde auparavant il était persuadé être en vol stable. Et cet altimètre qui s'emballe en descente ! Comment redresser ce zinc ? Si au moins j'avais pris quelques cours de voltige, je saurais le redresser ! Tout ceci se télescope dans son esprit en plus de mille autres pensées et images... Ces hommes dans l'escalier... Il tente d'appeler Saint-Dizier pour lancer un *mayday*, mais aucun son ne sort de sa gorge desséchée par la peur... Des cris et des pleurs... Et ce doigt qui le brûle, collé sur le commutateur radio ! L'enfance et ses peurs... Il faut que je redresse cet avion ! Soudain, une tâche vert sombre dans une déchirure du nuage. Cette sensation de brûlure sur le crâne, comme si le métal du micro-casque lui entamait la peau. Le vrombissement du moteur devenu fou qui lui déchire les oreilles malgré le casque radio qui en atténue le bruit... Cette image qu'il a si souvent regardée dans sa vie, deux visages qui s'impriment devant ses yeux, plus nettement qu'il ne les a jamais vus et lui masquent la vue du cockpit et de l'extérieur... Puis s'effacent en un éclair pour laisser place au sol soudain tout proche et qui se rapproche encore. À une vitesse folle. Des sa-

FINAL PROBLÈME

pins, comme à la campagne autrefois. Des sapins qui grossissent et tournoient à une vitesse vertigineuse.

Un choc énorme puis le silence de l'épaisse forêt.

Personne n'a entendu le hurlement du moteur emballé, ni l'horrible craquement de l'impact quand l'avion s'est abîmé à pleine vitesse dans la plantation d'épicéas. La forêt d'Argonne est retombée dans sa torpeur mystérieuse et ouatée.

Il faudra deux jours de recherches aux sauveteurs pour retrouver l'épave.

