

PILOTE DU BOUT DU MONDE

**Catalogage avant publication de Bibliothèque et Archives nationales
du Québec et Bibliothèque et Archives Canada**

Titre: Pilote du bout du monde / Dominique Prinnet

Autre titre: Flying to Extremes. Français

Nom: Prinnet, Dominique, 1939- , auteur

Identifiants: Canadiana 20220012792 | ISBN 9782898042249

Vedettes-matière: RVM: Prinnet, Dominique, 1939-

RVM: Pilotes de brousse – Territoires du Nord-Ouest – Biographies

RVM: Aviation de brousse – Territoires du Nord-Ouest – Anecdotes

RVMGF: Autobiographies | RVMGF: Anecdotes

Classification: LCC TL540.P75 A3 2022 | 629.13092-dc23

© 2022 Les éditions JCL

Ce livre est disponible en anglais sous le titre *Flying to Extremes: Memories of a
Northern Bush Pilot*, publié chez Hancock House Publishers.

Image de la couverture: Dominique Prinnet

Images intérieures: Dominique Prinnet, sauf mention contraire

Les éditions JCL bénéficient du soutien financier de la SODEC
et du Programme de crédit d'impôt du gouvernement du Québec.

Financé par le gouvernement du Canada



Édition

LES ÉDITIONS JCL

editionsjcl.com

Distribution au Canada et aux États-Unis

MESSAGERIES ADP

messaging-adp.com

Distribution en France et autres pays européens

DNM

librairieduquebec.fr

Distribution en Suisse

SERVIDIS

servidis.ch

Imprimé au Canada

Dépôt légal: 2022

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Bibliothèque et Archives Canada

Bibliothèque nationale de France

DOMINIQUE PRINET

PILOTE DU BOUT DU MONDE

Souvenirs d'un pilote
de brousse dans le Grand Nord

LES ÉDITIONS JCL 

Témoignages

Fascinant, angoissant et tout à fait inspirant: Pilote du bout du monde est un trésor pour les passionnés d'aviation, les gens du Nord et tous ceux pour qui la vie doit être vécue intensément et célébrée. Dominique Prinnet, mahsi cho («un grand merci» en langue dénée) pour ce récit de vos aventures dans le Grand Nord, dont bénéficieront les générations futures.

Richard Van Camp, écrivain tlicho de la nation Dénée de Fort Smith, Territoires du Nord-Ouest. Auteur de réputation internationale, récipiendaire de nombreux prix; un de ses livres, *The Lesser Blessed*, a été porté à l'écran. Il a enseigné la création littéraire à l'Université de Colombie-Britannique pendant huit ans.

Je n'ai jamais vu, de toute ma vie, un jeune homme aussi tenace, ingénieux, obstiné, aussi incroyable et d'une telle résilience, que ce soit à l'armée ou dans le civil. Sa capacité de travail est illimitée et son sens des responsabilités envers son avion et la compagnie qui l'emploie est extraordinaire.

D^r Seymour Wishnick, Chicago, passager (chapitre 7).

Souvent dans le noir et le froid ou à court d'essence, handicapé par des cartes peu précises, et volant près du sol par un temps exécrable avec un pare-brise couvert de glace, Dominique Prinnet réussissait le vol avec habileté et courage. Ces

pages devraient être lues non seulement par les passionnés d'aviation, mais par tous ceux qui sont, un beau jour, tentés de tout laisser tomber. Dominique Prinnet n'abandonne jamais.

Robert Grant, pilote de brousse du Grand Nord, 12 000 heures de vol, auteur de trois livres à succès sur le pilotage de brousse dans le Grand Nord (voir Bibliographie).

Volant dans la nuit polaire par -50 °C, trouvant un dépôt de carburant de quelques barils laissés là l'été précédent, filtrant l'essence dans une peau de chamois et la pompant à la main dans les réservoirs d'aile, se servant pour naviguer d'un gyrocompas recalé par des visées sur la lune et les étoiles... et essayant de naviguer à vue bien au-delà des radiobalises, Dominique Prinnet nous décrit la vie journalière d'un pilote du Grand Nord. Grâce à ses talents de grand conteur, il nous donne un récit vécu d'un pilote de brousse, avec l'enthousiasme contagieux d'un jeune homme de 25 ans.

Michel Didier, commandant de bord de B-747 chez Air France, Docteur ès lettres.

J'ai rencontré Dominique Prinnet la première fois en 1966, quand je l'ai aidé à sortir de Coppermine, sur la côte arctique, où il était en panne après un incendie de moteur en vol. Pilote du bout du monde est un livre des plus pénétrants sur l'aviation d'avant les années 1970 dans les régions polaires du Canada. C'est l'époque où l'on volait le plus souvent en improvisant au fur et à mesure. Durant ces années de pionniers, on naviguait à l'astrocompas, on s'aidait de quelques rares radiobalises et on utilisait des cartes en papier dont les zones blanches servaient à prendre des notes et à dessiner les contours comme on pouvait. Ahurissant!

Ron Sheardown, pilote du Grand Nord, 20 000 heures de vol, pilote de ligne au Canada et aux États-Unis. Intronisé au Temple de la renommée de l'aviation, en Alaska, c'est lui qui a trouvé, le 1^{er} avril 1967, le pilote Bob Gauchie qui venait de passer deux mois d'hiver difficiles, à bout d'essence dans la toundra sur un Beaver à skis.

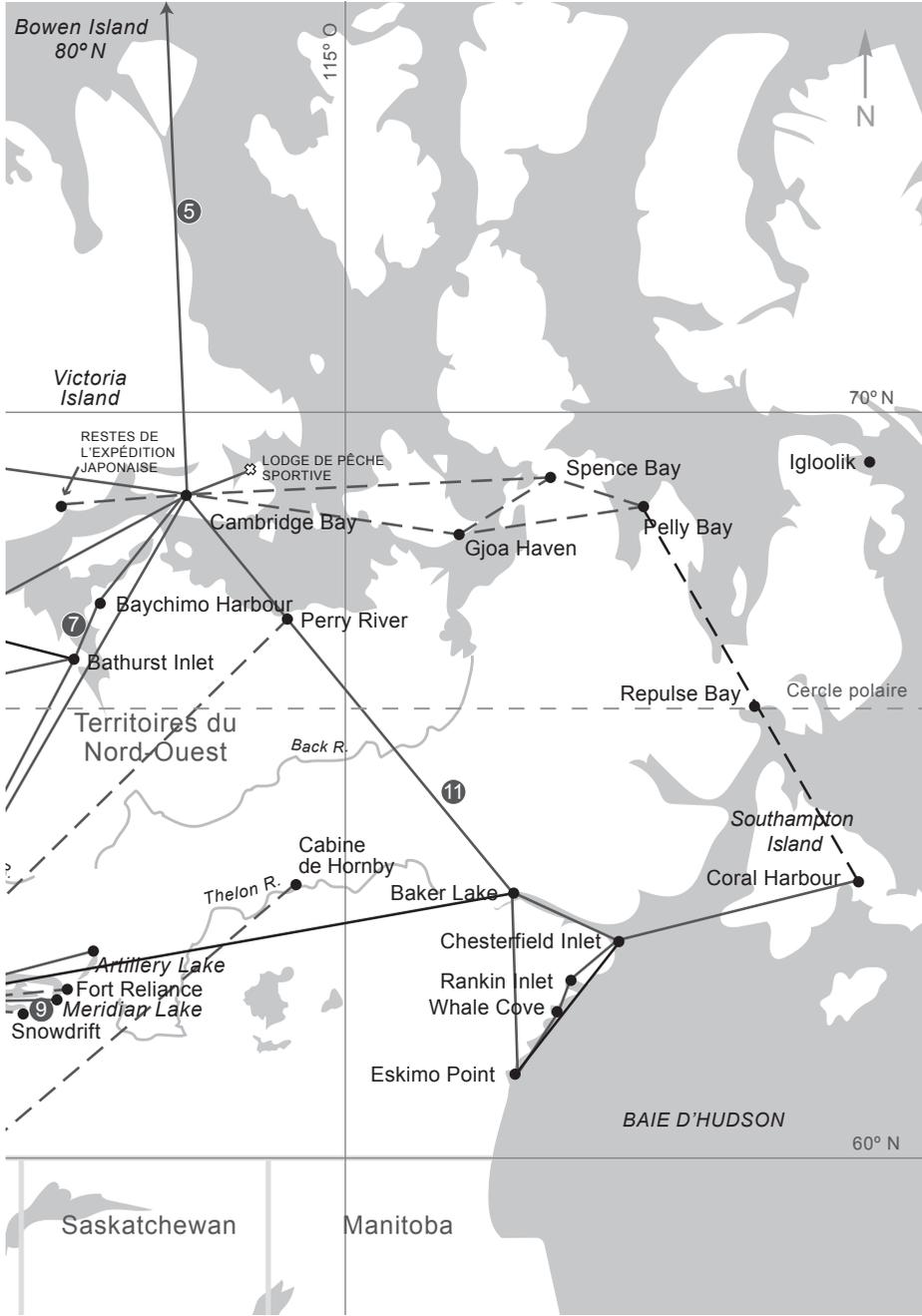
*À mon épouse Dominique, qui non seulement est venue
jusqu'à Yellowknife pour me rejoindre au Canada,
mais m'a aussi accompagné lors de nombreux vols dans l'Arctique.
Je lui suis encore reconnaissant d'être restée calme et aimable
après que nous sommes passés à travers la glace d'un lac
lors d'un atterrissage avec un avion à skis!*

À travers la glace avec ma nouvelle épouse (chapitre 9).



Carte de tous les vols décrits, montrant les numéros des chapitres correspondants







Howard '19

Il a fallu trois jours pour sortir de l'eau glaciale ce Cessna 185,
coulé le long de la côte arctique avec trois passagers.
Peinture par H el ene Girard (chapitre 7).



Table des matières

Avant-propos	15
Introduction	19
1. Un décollage choc	25
2. Chercheurs d'or, alcool et bagarres à Yellowknife	35
3. Le ramassage des trappeurs et des écoliers à Fort Smith	55
4. Or, morts et écrasements sur la rivière Nahanni	71
5. Le vol le plus atroce : latitude 80° Nord	89
6. Mayday : un glissement de la charge au décollage	107
7. Notre hydravion coule dans l'océan Arctique	123
8. Dans la nuit glacée des îles de l'Arctique	159
9. Un crash à travers la glace	183
10. Des vols insensés en décembre	199
11. Autour du pôle sur un air de guitare	219
12. Encore un Mayday : chute jusqu'au tapis dans un avion couvert de glace vive	247
13. Quelques vols insensés typiques	281
Épilogue	305
Glossaire aéronautique	311
Noms autochtones des communautés du Grand Nord	319
Bibliographie	321
Au sujet de l'auteur	325
Remerciements	327

Avant-propos

Ce livre décrit cinq ans de vols commerciaux intensifs au service de Gateway Aviation, pour qui j'ai piloté, de 1967 à 1971, des avions de brousse à roues, à skis ou à flotteurs. La plupart de mes vols se faisaient alors depuis la base de Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest. Au cours de ces années, j'ai pris de nombreuses notes sur les vols qui m'avaient le plus marqué ; j'en ai ensuite publié de façon régulière les récits dans la revue aéronautique française *Aviasport*, de 1967 à 1972.

L'enthousiasme qu'ils ont suscité à l'époque m'a donné l'idée de les réunir pour les offrir de nouveau sous forme de livre. Ils ont été traduits en anglais, puis publiés chez Hancock House. Je les ai ensuite revus et réédités pour le lectorat francophone. L'ordre dans lequel ces récits sont présentés est un peu aléatoire, puisque l'environnement physique et social du Grand Nord était alors très stable. De plus, ma situation l'était tout autant, alors que je travaillais toujours pour la même compagnie. Au début, j'ai pensé regrouper les récits par saison, mais il y avait un déséquilibre entre les périodes de l'été et de l'hiver, lorsque les vols peuvent se faire de façon plus sécuritaire, et celles du printemps et de l'automne, quand la glace fond ou que les lacs regèlent. Finalement, je les ai fait alterner de façon à maintenir une certaine variété.

Un mot maintenant sur le nom des communautés et la façon d'appeler les autochtones. À l'époque, les « Territoires du Nord-Ouest » s'étendaient au nord des provinces de l'Ouest, jusqu'au pôle Nord ; ils couvraient ainsi tout le nord du Canada, à l'exception du petit triangle

du Yukon le long de la frontière de l'Alaska. Cette vaste région est maintenant divisée en deux, les Territoires du Nord-Ouest, à l'ouest, qui ont pour capitale Yellowknife, et le Nunavut, à l'est, un territoire fédéral géré par les Autochtones, principalement des Inuits, et dont la capitale est Iqaluit, anciennement Frobisher Bay.

Dans *Pilote du bout du monde*, j'adopte l'appellation traditionnelle des peuples autochtones, par respect pour ces premiers habitants des lieux. Ce sont ceux qu'utilise le gouvernement canadien désormais. J'aimerais toutefois noter qu'au Canada, on entend par « autochtone » trois groupes aux traditions, langues et histoires distinctes, quoique interreliées : les Premières Nations, vivant au sud de l'Arctique (aux Territoires du Nord-Ouest, ce sont les Tliches, les Chipewyans, les Esclaves du Nord, les Esclaves du Sud, les Cris, etc.), les Inuits¹, vivant dans la région arctique (appelés Inuvialuits dans l'Ouest), et les Métis². Je donne cependant leurs noms européens aux noms des collectivités (hameaux, villages et petites villes, qu'on appelle au Canada des « communautés ») autochtones. Ce sont ceux que l'on utilisait à l'époque où je volais. Un tableau, à la fin de l'ouvrage, donne les noms traditionnels des collectivités qui remplacent maintenant les noms européens.

Les unités utilisées quand je volais dans le Grand Nord étaient celles du système britannique. Dans l'édition française, et maintenant que le Canada est passé au système métrique, les unités ont été

-
1. Les Inuits actuels, au Canada, ont pour ancêtres les Thuléens, un groupe ethnique venu d'Alaska il y a environ 1 000 ans. Ces derniers ont peu à peu pris la place des Dorsétiens et de groupes précédents, qui avaient immigré eux-mêmes d'Asie en vagues depuis 5 000 ans avant notre ère dans la partie de l'Arctique qui deviendra le Canada.
 2. Les Territoires du Nord-Ouest ont à présent pas moins de 11 langues officielles, dans quatre grands groupes linguistiques : les langues inuites, les langues dénées (Premières Nations), et la langue algonquienne, le cri. Ils utilisent aussi l'anglais et le français.

converties. De toute façon, la température habituelle dans le Grand Nord pendant l'hiver est la même, -40° , que l'on utilise les degrés Fahrenheit ou Celsius.

Les termes techniques sont expliqués à la fin de l'ouvrage dans le Glossaire aéronautique.

Introduction

Sous l'occupation allemande, la vie à Paris était difficile jusqu'en 1944, et a continué de l'être pendant encore une bonne douzaine d'années. Je me souviens d'aller à l'école en sabots dans la neige ; les fontaines étaient gelées. Le soir, réunis dans une pièce, nous nous blottissions autour d'un poêle à charbon, notre unique source de chauffage. La nourriture était précieuse, il y avait parfois des pannes d'électricité et souvent des pénuries de gaz.

Depuis plusieurs générations, du côté de mon père aussi bien que de celui de ma mère, ma famille comptait des gens éduqués et très intellectuels, dont certains étaient particulièrement brillants. Malheureusement pour moi, on s'attendait naturellement à ce que je reprenne le flambeau. Le résultat, c'est que je devais être le plus jeune de ma classe, au lycée Henri-IV à Paris, dans le programme le plus dur, qui combinait les études littéraires de français, latin et grec, et les études scientifiques de math, physique et chimie. À 14 ans, j'ai craqué et redoublé. Quelques années plus tard, il a fallu que je m'inscrive dans ces classes atroces de Mathématiques supérieures et Mathématiques spéciales pour préparer le concours



Le lycée Henri-IV à Paris.

d'entrée le plus difficile, celui de l'École normale supérieure. J'ai échoué à ce concours, mais j'ai été accepté dans une école d'ingénieurs moins prestigieuse.

Un diplôme de Normale Sup ouvre pratiquement toutes les portes dans la vie. C'était dans cette école qu'on me destinait depuis ma naissance. Mais ce qui m'intéressait vraiment, c'était de piloter des avions. Comme je m'étais abîmé les yeux au cours d'années d'études pénibles, je ne pouvais plus passer la visite médicale extrêmement stricte pour entrer chez Air France ou dans l'Armée de l'Air. Je n'ai pu obtenir alors que ma licence de pilote de planeur, à 16 ans – deux ans avant d'avoir le droit de conduire des voitures –, puis mon brevet de pilote d'avion privé, l'année suivante. L'obtention de celui-ci m'a permis de participer à un échange de Cadets de l'Air pour un circuit VIP aux États-Unis, où j'ai rencontré le président Eisenhower à la Maison-Blanche. Quelques années plus tard, j'ai suivi de nombreux stages de perfectionnement et de voltige au Centre national de vol de Carcassonne. J'ai ensuite passé mon brevet de pilote professionnel au Centre national d'aviation civile de Saint-Yan, puis d'instructeur au Centre national de Challes-les-Eaux. C'est en entraînant des élèves au pilotage dans un aéro-club au nord de Paris pendant les week-ends et les vacances que j'ai survécu pendant quelques années, tout en faisant semblant de m'intéresser à mes études d'ingénieur en électronique.

Mon échec à l'École normale a fini de me convaincre que j'étais l'idiot de la famille, et me plongea dans une dépression profonde. J'ai alors passé quelques années dans un désarroi total, j'ai démolé complètement une voiture avec des copains, un été en Norvège, abîmant un avion d'école avec un élève dont j'essayais de rattraper l'atterrissage raté alors que j'avais un pied dans le plâtre, et j'ai plié en accordéon l'avant de la voiture de mon père en percutant un camion alors que je roulais à 120 km/h à cheval sur le pointillé central de la grand-route en pensant être encore sur la piste de Beauvais avec un

Messerschmitt 108, la version civile du 109, avec lequel j'avais passé la journée à faire des décollages et des atterrissages. L'apothéose fut un vol sur le dos près du sol, en suivant le cours de l'Oise dans un Stampe, un biplan à cabine découverte, avec un élève, jusqu'à ce que le moteur s'arrête net. Nous avons eu juste le temps de nous redresser en passant par-dessus les peupliers pour nous poser dans un champ de blé en herbe où l'avion a capoté.

Soit je sautais d'un pont pour en finir, soit je renonçais au monde tel que je le connaissais – et c'est la deuxième option que j'ai choisie. J'ai donc décidé de me retrancher de la civilisation et d'aller me cacher le plus loin possible, dans l'ouest du Canada, au cœur des profondes forêts de Colombie-Britannique, pour devenir bûcheron. À 25 ans, j'ai débarqué à Vancouver sans y connaître qui que ce soit, avec 200 \$ en poche, sans billet de retour.



Au milieu de l'Atlantique, le 15 janvier 1965, émigrant pour le Canada sur un DC-8 de CP Air. Je n'aurais jamais imaginé que, 20 ans plus tard, je deviendrais vice-président de cette compagnie. Entre-temps, elle avait changé de nom, devenant Canadian Airlines.

En janvier 1965, les camps de bûcherons étaient fermés à cause de la neige, mais j'ai trouvé un emploi comme instructeur de pilotage. J'étais soudain entré au paradis.

La Colombie-Britannique m'a paru splendide, les gens aimables et d'esprit ouvert. Cette province offrait des possibilités illimitées. Les fonctionnaires du ministère des Transports m'ont même aidé à convertir mes brevets de pilote professionnel et d'instructeur en leurs équivalents canadiens après plusieurs tests théoriques et pratiques, au lieu de m'expliquer pourquoi il était impossible à un nouvel immigrant de voler au Canada.

J'ai vite décidé que c'était au Canada que je voulais vivre, et que mon métier serait de piloter des avions puisque j'avais le droit d'y piloter en portant des lunettes.

Un jour, j'ai traversé les montagnes Rocheuses en avion avec quelques passagers jusqu'à Edmonton, au nord de l'Alberta. Pendant que je les attendais, on m'a offert un boulot dans les Territoires du Nord-Ouest. C'était comme si on m'offrait une place en première classe au paradis, le genre de place réservée aux privilégiés. Et on allait me payer pour voler là-bas ? J'étais aux anges.

Du printemps 1966 à l'hiver 1971, à l'exception de quatre hivers passés à la fac, j'ai volé dans le Grand Nord canadien dans un état de béatitude absolue. En trois mois d'été, volant jour et nuit et sept jours sur sept, je gagnais assez d'argent pour payer les déplacements, les frais universitaires très élevés, le loyer et la nourriture.

Dès la fin du premier été, j'avais suffisamment retrouvé confiance en moi pour décider de finir mes études d'ingénieur en électronique à l'Université de Colombie-Britannique, à Vancouver. Ensuite, après plus d'une année à piloter dans l'Arctique, j'ai passé deux hivers à Montréal, pour obtenir un MBA à l'Université McGill, gagnant ma vie en volant l'été à partir de Yellowknife.

Pendant ces années, j'ai publié un certain nombre de ces aventures dans la revue aéronautique française *Aviasport*. Ces descriptions ont manifestement frappé l'imagination des centaines de jeunes pilotes qui m'ont écrit pour venir voler ici, au Canada, et qui ressentaient la même détresse que moi à l'époque au sujet de l'éducation et de l'environnement social en France, mal dans leur peau et rejetés. Ce malaise général a culminé avec la «révolution» de mai 1968, trois ans après que je me suis enfui pour me réfugier au Canada.

Ces récits décrivent certains des vols que j'ai effectués dans le Grand Nord et dans l'Arctique canadiens, dans des conditions qui m'enthousiasmaient parce que beaucoup de ces vols étaient vraiment à la limite de ce que peuvent faire un pilote et un avion. En plus, j'avais le sentiment de contribuer à l'ouverture du Grand Nord, j'aidais les gens à faire ce qu'ils avaient à faire et, de temps en temps, je devais mener des évacuations médicales dans des conditions difficiles.

Ces vols dans l'Arctique étaient pénibles physiquement et me stressaient énormément, mais me paraissaient utiles et importants, et m'ont redonné confiance peu à peu. Au bout de quelques années, j'ai pu me tirer d'affaire et reprendre une vie normale.

L'hiver 1971-1972 a été particulièrement calme. Un vendredi soir, ma compagnie m'a annoncé ne plus avoir besoin de moi, mais, le lundi matin, je me joignais en tant qu'économiste à la nouvelle équipe de Pat Carney, future sénatrice, qui venait d'ouvrir à Yellowknife un bureau de consultant pour les études socioéconomiques relatives au projet de gazoduc de gaz naturel le long de la vallée de la rivière Mackenzie. Deux ans plus tard, mon travail était terminé, et j'ai alors rejoint l'équipe de Nordair, à Montréal, où j'ai été nommé vice-président au bout de quelques années. Nordair marchait très bien et, un peu plus tard, Canadian Pacific Airlines (CP Air) a acheté la compagnie; le président de CP Air m'a aussitôt offert de déménager à Vancouver comme vice-président marketing de la compagnie conjointe, renommée entre-temps Canadian Airlines. Ce poste a disparu lui aussi deux ans plus tard, quand Pacific Western Airlines a acheté à son tour Canadian Airlines, et a commencé par mettre à la porte le président, puis plusieurs vice-présidents, moi en tête, et a coulé Canadian Airlines en quelques années. Je suis alors parti pour cinq ans en Tanzanie, en Afrique de l'Est, pour redresser et gérer la compagnie aérienne nationale, pour ensuite terminer ma carrière à Vancouver, comme instructeur de voile.

Pilote du bout du monde raconte certains des vols les plus aberrants que j'ai effectués dans les années 1960. Durant les longues nuits d'hiver, dans le Grand Nord, quand le soleil n'apparaissait pas à l'horizon pendant des semaines, je transportais des passagers par -50 °C, dans le blizzard et le brouillard, dans une toundra obscure et infinie au bout du monde, dans une région où le compas ne fonctionne pas à cause de la proximité du pôle magnétique. Je me posais sur des langues de sable, sur des rivières et des lacs, et sur la toundra. Je suis même passé à travers la glace en novembre, lors d'un atterrissage sur skis près de la limite de la toundra. Je suis remonté à la surface, et c'est un miracle que je m'en sois tiré. Durant l'été, mon hydravion a coulé un jour dans

PILOTE DU BOUT DU MONDE

l'océan Arctique et, lors d'un autre vol, il est tombé du ciel, les ailes recouvertes de glace, arrivant à grande vitesse dans un lac par visibilité nulle.

J'ai vécu ces années avec passion. J'étais enthousiaste, fasciné et fier. J'étais arrivé au Canada brisé, issu d'une vieille famille conservatrice et intellectuelle, et ces vols extrêmes ont transformé ma vie et m'ont sauvé.

À tous les jeunes qui se sentent perdus et désespérés, je dis : «Ne vous en faites pas : vous n'êtes pas seuls. C'est normal. Cramponnez-vous, et montrez que vous êtes solides. Retrouvez vos manches, relevez un défi de taille en vous y lançant avec passion, et montrez un peu à tous que, si vous n'êtes pas ce qu'on attendait de vous, vous êtes unique au monde, et vous pouvez accomplir des tâches que peu de gens auraient réussies.»