

Pierre Cayouette

# ROBERT PICHÉ

AUX COMMANDES  
DU DESTIN

Nouvelle édition actualisée et enrichie  
d'un témoignage de Robert Piché : *À cœur ouvert.*

Libre  Expression

# Extrait 1

L'Airbus est alors à 32 000 pieds (9 850 mètres) d'altitude, à 100 milles nautiques (environ 185 kilomètres) de l'île de Terceira. Les passagers sont brutalement plongés dans l'obscurité. Soudainement, les masques à oxygène se déploient. Même les feux de position de l'appareil s'éteignent. Les agents de bord élèvent la voix pour donner leurs consignes, car les microphones ne fonctionnent plus. Il n'y a pas de panique chez les passagers. Tous obéissent aux ordres. « À voir le visage du personnel et à entendre la voix des agents de bord, on a réalisé que quelque chose de grave se produisait, que notre vie était en danger. Plus tard, quand j'ai entendu les moteurs s'arrêter, j'ai pensé à ma fille, que je laissais orpheline. Je rends grâce au pilote pour son atterrissage », a témoigné Agostinho Romeiro, cinquante-sept ans, un passager originaire de Bradford, en Ontario. Pendant quelques instants, il règne un silence lourd dans la cabine des passagers. Plusieurs voyageurs tremblent de peur, certains pleurent. Les personnes âgées prient. Connie et Luis Magalhaes, un couple de Winnipeg voyageant à bord du vol TS-236, ont ainsi décrit l'ambiance : « Quand les agents de bord ont débarrassé tous les couverts du petit-déjeuner et sont réapparus vêtus de leurs gilets de survie, certains ont commencé à pleurer et à crier. D'autres priaient à voix haute. À nos côtés, une jeune mère sanglotait : "Mon Dieu, sauvez-nous ! J'ai deux enfants à Toronto qui ont besoin de moi !" » Les journaux du monde entier ont repris les propos du passager Daniel Rodrigues,

vingt-quatre ans, apprenti pilote d'hélicoptère de la région de Toronto : « Ma femme était hystérique. Mon beau-père était blanc. Je ne sais pas comment j'ai fait, mais je suis demeuré calme. Je me souviens de m'être dit que je n'avais pas de testament. » Ou encore celui, mi-tragique, mi-ironique, d'un étudiant de dix-huit ans, Vasco Dos Santos : « Je ne pouvais m'empêcher de penser aux films de catastrophes d'avion. Tout ce que je voyais, c'était *Cast Away*, *Air Force One* et *Con Air*. » Des employés de l'aéroport ont raconté qu'un couple de Portugais se disputait à voix haute sur la piste, quelques minutes après l'atterrissage. L'homme, fervent croyant, désireux de se faire pardonner ses péchés avant de mourir afin d'accroître ses chances d'aller au Paradis, aurait avoué à sa femme, dans les derniers instants du vol, qu'il l'avait trompée avec sa sœur...

Dans le cockpit, Robert Piché ne dispose plus désormais que de 30 % de la capacité de l'avion et il choisit de s'accrocher à cet espoir au lieu de s'apitoyer sur la perte de 70 % des possibilités de l'appareil. Grâce aux batteries de l'avion, il peut quand même compter, en plus d'une radio VHF, sur cinq instruments de base requis dans tous les avions pour la navigation : l'altimètre, un horizon artificiel, l'indicateur de vitesse, l'indicateur de vitesse verticale et un ILS (appareil de navigation). Les enregistreurs de vol (les boîtes noires) ont cessé de fonctionner lorsque le deuxième moteur s'est arrêté. Dirk De Jager s'occupe des communications avec

les contrôleurs. Piché a déjà fait quelques vols en compagnie de ce jeune copilote de vingt-huit ans aux allures de *golden boy* et le sait compétent. Une petite turbine située sous l'aile s'est déployée. Il s'agit d'une génératrice d'urgence servant à l'alimentation minimale d'accessoires hydrauliques. Le courant ainsi obtenu n'est cependant pas suffisant pour actionner les volets – la partie de l'aile permettant de contrôler la vitesse de l'appareil ou l'angle de descente – ni pour refermer les portes du train d'atterrissage.

Quand le deuxième moteur rend l'âme, le commandant Robert Piché se trouve à 100 milles nautiques de Lajès ; il demande alors à la tour de contrôle de faire clignoter les lumières de la piste. Dès qu'il a repéré l'aéroport, il s'accroche à cette lumière qui brille dans la nuit comme un don du ciel. Si le temps avait été maussade, comme la veille ou le lendemain, si une masse de nuages à 4 000 ou 5 000 pieds lui avait masqué l'horizon, il n'aurait jamais pu voir cette piste, et ses chances de réussir auraient été à peu près nulles.

Pendant près de vingt minutes, l'appareil piloté par Robert Piché effectue un vol plané au-dessus de l'Atlantique. Rien au monde, jure-t-il, n'aurait pu l'empêcher d'atteindre la piste, car il savait que s'il devait risquer un amerrissage, l'océan, sous lui, serait leur cimetière.

## Extrait 2

# Robert Piché

## À cœur ouvert

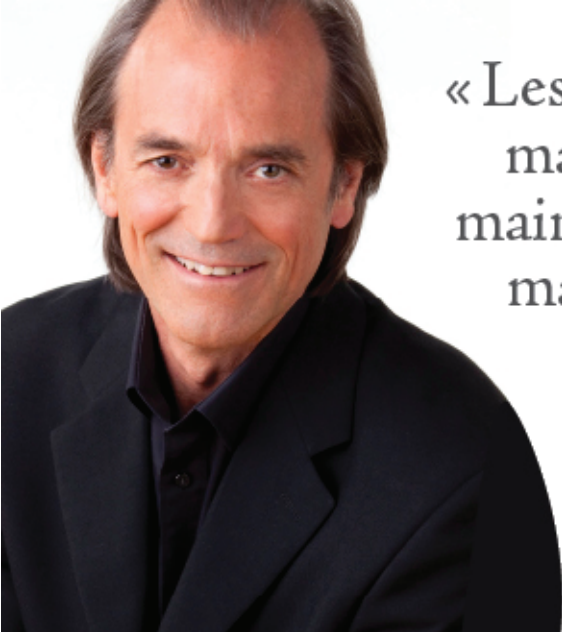
Voilà près de neuf ans que je suis connu pour l'exploit du vol 236. C'est vraiment la date du 24 août 2001 qui a été le premier jour de ma célébrité. C'est par cet événement-là qu'on me connaît, qu'on me définit. Depuis ce fameux atterrissage, tout a déboulé : une biographie *best-seller*, plusieurs centaines de conférences dans des entreprises, des écoles et des prisons, une fondation portant mon nom, des titres et des médailles en abondance, des émissions de télé, la une de plusieurs journaux et magazines, et maintenant un film sur ma vie... Depuis le 24 août 2001, je suis devenu pour la majorité des gens « le Commandant ».

Parfois, cependant, je me demande si ce n'est pas plutôt le jour de ma sortie de prison, le 20 mars 1985, ou encore mon premier jour de sobriété, le 24 février 2002, qui a marqué le vrai tournant dans ma vie... Ne

serait-ce pas davantage ces dates-là qui ont fait de moi l'homme que je suis aujourd'hui ?

Si, à ma sortie de prison, il y a maintenant vingt-cinq ans, quelqu'un m'avait dit : « Ne t'en fais pas, un jour, tu seras commandant de bord sur un gros-porteur de lignes internationales entièrement informatisé. Tu réussiras un atterrissage d'urgence qui sera très médiatisé, à la suite duquel tu te verras attribuer le titre de héros national », j'aurais eu de la misère à le croire. Car, lorsque l'on sort de prison, on est vraiment au fond du baril. Rien, mais vraiment rien ne me prédisposait à un tel exploit. Pourtant, il semble aujourd'hui, avec le recul, qu'il n'aurait pu en être autrement. On dirait que c'était écrit dans le ciel !





« Les gens connaissent  
ma chute, ils vont  
maintenant connaître  
ma rédemption. »

Publié pour la première fois en 2002, cet ouvrage relate le parcours peu banal du célèbre commandant devenu héros national le jour où il a fait atterrir aux Açores un Airbus A-330 d'Air Transat, sauvant ainsi la vie de trois cent quatre personnes le 24 août 2001. L'événement – fortement médiatisé – l'a beaucoup affecté, et de vieux souvenirs, dont celui de son incarcération aux États-Unis, sont alors remontés à la surface.

Le récit qu'offre le journaliste Pierre Cayouette prend vite les allures d'une aventure. Actualisé et enrichi d'une mise à jour écrite par Robert Piché sur l'après-24 août 2001, ce témoignage est à lire et à relire pour qui croit que tout est terminé.

Ce livre a inspiré le film *Piché: entre ciel et terre*, réalisé par Sylvain Archambault en 2010. Le long métrage met en vedette Michel Côté, dont la ressemblance avec Robert Piché est frappante.