

CHRIS HADFIELD

GUIDE D'UN ASTRONAUTE POUR LA VIE



SUR TERRE

CHRIS HADFIELD

GUIDE D'UN ASTRONAUTE POUR LA VIE SUR TERRE

Traduit de l'anglais (Canada) par Rachel Martinez

Introduction

Mission impossible

Les hublots d'un vaisseau spatial défilent nonchalamment devant les miracles qui se succèdent. Toutes les quatre-vingt-douze minutes, le Soleil se lève et déploie ses couleurs tel un gâteau étagé : une couche d'orangé puis une large strate de bleu nappées du noir le plus profond piqué d'étoiles. Les motifs secrets de notre planète se révèlent : les montagnes effrontément juchées au-dessus des plaines sages ; les entailles vertes ourlées de neige laissées par les forêts ; les fleuves se tortillant comme des vers luisants dans la lumière du Soleil ; les continents étalés au milieu des îles parsemées dans les océans comme de délicats fragments de coquilles d'œufs.

Suspendu en apesanteur dans le sas avant ma première sortie spatiale, j'étais sur le point d'admirer une exceptionnelle beauté. Je m'étais préparé presque toute ma vie pour ce moment rêvé où je flotterais à l'extérieur, entièrement immergé dans le spectacle de l'Univers, tout en m'agrippant à un vaisseau tournant en orbite autour de la Terre à 28 000 kilomètres à l'heure. Pourtant, à quelques centimètres du sublime, je devais régler un problème plutôt ridicule :

comment sortir ? L'écouille était circulaire et étroite, mais avec tous les outils attachés à ma poitrine et l'énorme attirail de réservoirs d'oxygène et d'appareils électroniques sanglés sur mon dos, j'avais une forme rectangulaire. Astronaute rectangulaire, trou rond.

Le moment cinématographique que j'avais imaginé lorsque je suis devenu astronaute, cette scène où la trame musicale enfle pendant que je m'élance dans un mouvement élégant vers l'infini d'un noir d'encre n'aura jamais lieu. J'ai dû faire preuve de méthode. Je me suis tortillé maladroitement à l'extérieur du vaisseau en me concentrant davantage sur le concret que sur la magie pour éviter de faire un accroc dans ma combinaison spatiale ou de m'empêtrer dans ma laisse et de me présenter à l'Univers ligoté comme un veau de rodéo.

Je me suis extirpé avec précaution, la tête la première, pour contempler le monde comme seuls l'avaient fait quelques douzaines d'humains avant moi. Je portais un *jetpack* robuste, un appareil de survie muni de son propre système de propulsion autonome contrôlé par une manette. Ainsi, si tout le reste avait échoué, j'aurais pu allumer mes propulseurs, alimentés par un réservoir d'azote pressurisé, et regagner un lieu sûr. Expérience suprême, parcours inattendu.

Astronaute rectangulaire, trou rond. En fait, ce problème résume bien ma vie : trouver un moyen de me rendre là où je veux aller alors qu'il me semble impossible de simplement franchir le seuil. Sur papier, mon parcours professionnel paraît réglé d'avance : ingénieur, pilote de chasse, pilote d'essai, astronaute. Une trajectoire type, droite comme une flèche, pour un professionnel du domaine. Mais cela ne s'est pas tout à fait déroulé ainsi. Ma route a été déviée par des virages en épingle et des impasses. Je n'étais pas destiné à devenir astronaute. J'ai dû me transformer pour y parvenir.

* * *

Tout a commencé quand j'avais neuf ans. Ma famille passait l'été à notre chalet sur l'île Stag, en Ontario. Mon père, un pilote de ligne, s'absentait très souvent pour le travail, mais

ma mère était avec nous, à lire sous l'ombre fraîche d'un grand chêne quand elle ne pourchassait pas ses cinq enfants. Dave, mon frère aîné, et moi bougions sans arrêt : ski nautique le matin, canot et natation l'après-midi si nous parvenions à éviter nos tâches. Comme nous n'avions pas de téléviseur, le 20 juillet 1969 tard en soirée, nous avons traversé la clairière qui nous séparait du chalet des voisins et nous nous sommes entassés dans leur salon avec à peu près tous les habitants de l'île. Perchés sur le dossier d'un canapé, Dave et moi avions les yeux rivés sur l'écran. Lentement et méthodiquement, un homme est descendu d'un vaisseau spatial et, avec prudence, il a posé le pied sur la Lune. L'image était granuleuse, mais je savais exactement ce que nous regardions : l'impossible devenu possible. Tous les gens dans la pièce se sont exclamés d'émerveillement. Les adultes se serraient la main, les enfants poussaient des cris de joie. Nous avions l'impression d'être là-haut avec Neil Armstrong et de changer le monde avec lui.

Plus tard, en rentrant à notre chalet, j'ai levé les yeux : la Lune n'était plus une sphère mystérieuse et hors d'atteinte, mais un endroit où des gens marchaient, parlaient, travaillaient et même dormaient. J'ai découvert à ce moment-là ce que je voulais faire de ma vie : suivre les pas laissés à peine quelques minutes auparavant par un homme audacieux. J'ai su, avec une certitude absolue, que je voulais devenir astronaute, voyager dans une fusée rugissante, explorer l'espace, repousser les limites du savoir et des capacités de l'être humain.

Je savais aussi, comme tous les enfants canadiens, que c'était impossible puisque la NASA acceptait uniquement les candidatures de citoyens des États-Unis, et le Canada n'avait même pas d'agence spatiale. Par contre, la veille encore, il était impossible de marcher sur la Lune et Neil Armstrong ne s'était pas laissé intimider. Un jour peut-être, je pourrais y aller moi aussi, et si cette occasion se présentait, il me fallait être prêt.

J'étais assez vieux pour comprendre qu'il ne suffirait pas de jouer à la « mission spatiale » avec mes frères dans nos

lits superposés sous l'immense affiche de la Lune éditée par la revue *National Geographic*. Il n'existait aucun programme d'études auquel je pouvais m'inscrire, aucun manuel que je pouvais lire, personne pour me conseiller. J'en ai conclu qu'il n'y avait qu'une solution : je devais imaginer comment se comporterait un futur astronaute de neuf ans et faire exactement la même chose. Je pouvais m'y mettre sur-le-champ. Mangerait-il des légumes ou des croustilles ? Ferait-il la grasse matinée ou se lèverait-il tôt pour lire un livre ?

Je n'ai révélé mon projet de devenir astronaute ni à mes parents ni à mes frères et sœurs. Ils auraient réagi à peu près comme si je leur avais annoncé mon intention d'être vedette de cinéma. Toutefois, à partir de cette nuit-là, mon rêve a donné une orientation à ma vie. Malgré mon jeune âge, je me rendais compte qu'une multitude de choix s'offraient à moi et que chacune de mes décisions avait son importance. Mes gestes quotidiens détermineraient quel genre de personne j'allais devenir.

J'avais toujours aimé l'école, mais à l'automne 1969, je me suis lancé dans mes études investi d'une nouvelle mission. Cette année-là et la suivante, j'étais inscrit à un programme enrichi où on nous enseignait à aiguiser notre sens critique et notre esprit d'analyse, à nous interroger plutôt qu'à nous contenter d'obtenir les réponses justes. Nous mémorisions des poèmes de Robert Service, récitions l'alphabet en français aussi vite que possible, cherchions la clé de casse-têtes insolubles, faisions des simulations boursières (j'ai suivi mon instinct pour acheter des actions dans une entreprise de semences, un investissement qui ne s'est pas avéré rentable). En somme, nous avons appris à apprendre.

Il n'est pas difficile de se mettre à travailler fort quand on souhaite quelque chose aussi ardemment que je voulais être astronaute, mais cette habitude s'acquiert plus facilement sur une ferme. Lorsque j'ai eu sept ans, nous avons quitté Sarnia pour faire la culture du maïs à Milton, pas très loin de l'aéroport de Toronto où était basé mon père. Mes parents, qui avaient tous deux grandi sur une exploitation agricole, considéraient les périodes creuses dans l'horaire d'un pilote

comme une formidable occasion de se tuer à l'ouvrage pour perpétuer la tradition familiale. Ils étaient beaucoup trop occupés par le travail de la terre et la gestion d'une famille de cinq enfants pour rôder autour de nous. Si nous voulions vraiment quelque chose, ils s'attendaient simplement à ce que nous fassions le nécessaire de nous-mêmes... après avoir terminé nos tâches.

Il allait de soi que nous étions responsables des conséquences de nos gestes. Un jour, au début de l'adolescence, j'ai accéléré avec un peu trop de confiance au volant de notre tracteur. Je cherchais à m'impressionner moi-même, en somme. Au moment même où je me considérais comme le meilleur conducteur de machine agricole de la région, la barre d'attelage derrière mon véhicule s'est cassée en accrochant un poteau de clôture le long d'une haie. J'étais embarrassé et furieux contre moi-même. Mon père, qui n'était pas du genre à dire : « Pas grave, mon gars. Va jouer, je m'occupe du reste », m'a annoncé d'un ton grave que je ferais mieux d'apprendre à réparer la barre puis de retourner au champ pour finir mon travail. Il m'a aidé à la ressouder, je l'ai réinstallée sur le tracteur et j'ai continué. Quelques heures plus tard, j'ai cassé la barre à nouveau de la même façon. Personne n'a eu à me sermonner : j'étais tellement frustré par mon étourderie que je m'en suis chargé moi-même. J'ai demandé à mon père de m'aider à réparer la barre et j'ai regagné le champ une troisième fois, beaucoup plus prudemment.

Grandir sur une ferme est une formidable école de patience, une qualité essentielle pour tous les gens qui vivent à la campagne. Pour me rendre à l'école primaire qui offrait le programme enrichi, je devais voyager deux heures matin et soir en autobus scolaire. Au secondaire, je m'estimais chanceux puisque mes déplacements prenaient la moitié moins de temps. En outre, j'avais acquis très jeune l'habitude de profiter de ces trajets pour lire et étudier. Je me mettais constamment dans la peau d'un astronaute, mais cette attitude n'avait rien de compulsif ni d'austère. J'étais aussi déterminé à me préparer à aller dans l'espace, au cas où,

qu'à m'amuser. Si mes choix m'avaient rendu malheureux, je n'aurais pas persévéré : je ne possède pas le gène du martyr.

Heureusement, mes intérêts concordaient parfaitement avec ceux des astronautes de l'ère *Apollo*. La plupart étaient pilotes de chasse et d'essai, et moi, j'adorais les avions. À treize ans, comme l'avait fait Dave avant moi et comme le feraient plus tard mes jeunes frère et sœurs, je me suis engagé dans les Cadets de l'Air, un mouvement qui est une espèce de croisement entre les scouts et l'armée de l'air. On y apprend la discipline et le leadership militaires, ainsi que le vol. À quinze ans, j'ai décroché ma licence de pilote de planeur et, l'année suivante, j'ai commencé des leçons sur les avions à moteur. J'adorais la sensation de m'élancer dans les airs, la vitesse, le défi de réussir les manœuvres avec une certaine élégance. Je voulais m'améliorer comme pilote non seulement parce que cette aptitude convenait à mon plan de carrière pour devenir astronaute, mais aussi parce que j'aimais voler.

Bien entendu, j'avais d'autres intérêts : la lecture d'ouvrages de science-fiction, la guitare, le ski nautique. Je faisais également du ski alpin de compétition, pour les mêmes raisons que j'aimais voler : apprendre à utiliser efficacement la vitesse et la puissance afin de pouvoir m'élancer sur la montagne en me concentrant sur le prochain virage, la prochaine attaque ou la prochaine glisse tout en gardant la maîtrise de la situation pour ne pas être éjecté du parcours. À la fin de l'adolescence, je suis devenu instructeur. Passer mes journées à skier était une façon honteusement amusante de gagner de l'argent, mais je savais que travailler quelques années sur les pentes ne m'aiderait pas à devenir astronaute.

Je n'ai jamais eu l'impression que je raterais ma vie si je n'allais pas dans l'espace. Ma confiance personnelle n'aurait pas été ébranlée si je n'étais pas devenu astronaute puisque je n'avais aucun espoir de l'être. Je me disais plutôt : « Cela ne se produira probablement jamais, mais je dois faire le nécessaire pour m'amener dans la bonne direction, juste au cas où, et m'assurer que chaque étape m'intéresse afin de vivre heureux quoi qu'il arrive. »

À l'époque, beaucoup plus qu'aujourd'hui, la route menant à la NASA passait par l'armée. C'est pourquoi je me suis inscrit au collège militaire de Kingston en Ontario au terme de mes études secondaires. Au moins, j'obtiendrais une instruction de qualité tout en ayant l'occasion de servir mon pays (sans oublier que j'étais payé pour étudier). J'ai décroché un baccalauréat avec majeure en génie mécanique en me disant que je pourrais tout de même devenir ingénieur si je ne réussissais pas à être pilote pour les Forces armées. De toute façon, j'avais toujours aimé découvrir le fonctionnement des choses. Pendant que j'étudiais ou que je faisais des calculs dans ma chambre, je levais souvent les yeux vers la photo de la navette spatiale que j'avais affichée au-dessus de mon bureau.

* * *

À Noël 1981, six mois avant la remise des diplômes, j'ai pris une décision qui a probablement influencé le cours de ma vie plus que tout autre geste : je me suis marié. Helene et moi nous fréquentions depuis le secondaire. Elle avait déjà obtenu son diplôme universitaire et était une étoile montante à l'agence d'assurances où elle travaillait. Elle réussissait si bien que nous avons pu nous acheter une maison à Kitchener, en Ontario, avant même de nous marier. Au cours de nos deux premières années de bonheur conjugal, nous avons vécu séparés pendant presque dix-huit mois. J'ai entrepris ma formation élémentaire de pilote d'avion à réaction avec les Forces canadiennes à Moose Jaw, en Saskatchewan. Helene a donné naissance à notre premier enfant, Kyle, et a dû rester seule avec lui à Kitchener parce que nous n'arrivions pas à vendre notre maison à cause de la récession. Nous étions sur le point de faire faillite. Helene a abandonné son emploi et est venue me rejoindre avec notre fils dans un logement familial sur la base de Moose Jaw. J'ai ensuite été muté à Cold Lake en Alberta pour apprendre à piloter des avions de chasse : des CF-5 puis des CF-18. Autrement dit, c'était le genre de départ dans la vie qui peut avoir raison

d'un couple. Le stress n'a pas diminué quand, en 1983, le gouvernement canadien a recruté et sélectionné ses six premiers astronautes. Mon rêve semblait un peu plus réalisable. À partir de cette année-là, j'étais encore plus déterminé à mettre l'accent sur ma carrière. Une des raisons pour lesquelles notre union s'est épanouie, c'est qu'Helene souscrit avec enthousiasme au principe qu'il faut donner son maximum pour atteindre un objectif.

Beaucoup de gens qui nous rencontrent disent qu'il ne doit pas être facile de vivre avec un bourreau de travail hautement motivé qui prend tout en main et considère les déménagements comme un sport. Je dois admettre que c'est le cas : être marié à Helene m'a parfois été difficile. Ses compétences m'intimident dans certains cas. Parachutez-la dans n'importe quel pays du monde et, en moins de vingt-quatre heures, elle aura trouvé un appartement, l'aura entièrement aménagé avec des meubles IKEA qu'elle aura assemblés elle-même dans la bonne humeur et aura déniché des billets pour un concert à guichets fermés. Elle a élevé nos trois enfants, souvent seule à cause de tous mes déplacements, tout en occupant des emplois exigeants : de gestionnaire du système SAP d'une grande entreprise à chef professionnelle. Helene est une superperformante, exactement le genre de personne que l'on veut voir à ses côtés quand on poursuit un objectif ambitieux tout en essayant de profiter de la vie. Même s'il ne faut pas tout un village pour y parvenir, il faut assurément une équipe.

Cette nécessité s'est révélée à moi à la fin de ma formation de pilote de chasse lorsqu'on m'a annoncé que je serais affecté en Allemagne. Nous étions enthousiastes à l'idée de partir vivre en Europe, même si Helene était « très » enceinte de notre deuxième enfant. Nous nous imaginions déjà passer nos vacances à Paris, accompagnés de nos bambins parfaitement trilingues et bien élevés lorsque nous avons appris que les plans avaient changé. Nous irions plutôt à Bagotville au Québec, où je piloterais des CF-18 pour le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) en vue d'intercepter les appareils soviétiques qui

s'égèreraient dans l'espace aérien canadien. C'était une occasion exceptionnelle d'être affecté à un tout nouvel escadron, et Bagotville n'est pas dénué de charme, mais on y gèle l'hiver et la région ne ressemble à l'Europe en aucune saison. Les trois années suivantes furent éprouvantes pour ma famille. Nous tirions toujours le diable par la queue, je pilotais des avions de chasse (un emploi qui n'est pas sans stress), Helene passait ses journées à la maison avec deux petits garçons turbulents (Evan était né quelques jours avant notre déménagement à Bagotville) et elle n'avait aucune perspective de carrière sérieuse. Et puis, alors qu'Evan n'avait que sept mois, Helene a appris qu'elle attendait un troisième enfant. À l'époque, cet « accident » nous a semblé une épreuve de trop plutôt qu'une heureuse surprise. J'ai tenté de me projeter à l'âge de quarante-cinq ans et j'en suis venu à la conclusion que la vie familiale serait très difficile si je continuais à piloter des avions de chasse. Les commandants d'escadron se tuaient à la tâche pour une solde à peine supérieure à la mienne. La charge de travail était énorme, nous étions peu reconnus et ma profession n'offrait aucun répit, sans oublier que j'avais un métier dangereux. Nous perdions au moins un ami intime chaque année.

Je me suis dit qu'il était temps d'être réaliste lorsque j'ai appris qu'Air Canada embauchait du personnel. La vie de pilote de ligne aurait été beaucoup plus agréable pour notre famille et j'en connaissais déjà bien le rythme. Je me suis même présenté à un cours pour obtenir mon évaluation de pilote civil avant qu'Helene n'intervienne. Elle m'a dit: « Tu ne tiens pas vraiment à être pilote de ligne. Tu ne serais pas heureux et, par le fait même, moi non plus. N'abandonne pas ton rêve de devenir astronaute. Je ne peux pas te laisser faire ça, ni à toi ni à nous. Attendons encore un peu pour voir ce qui se passe. »

Je suis donc demeuré en poste et j'ai eu un petit avant-goût du métier de pilote d'essai: on me confiait le premier vol des appareils qui venaient de subir un entretien. J'ai découvert une passion. Les pilotes de chasse vivent pour voler, mais tout en aimant m'élancer dans le ciel, je préférerais comprendre le

comportement des avions et trouver des moyens d'en améliorer les performances. Les membres de l'escadron ont été fort étonnés d'apprendre mon intention de fréquenter l'école des pilotes d'essai. Pourquoi un pilote de chasse voudrait-il abandonner son métier prestigieux pour devenir essentiellement un ingénieur? Dans mon cas, c'étaient justement les aspects de ce travail relevant de l'ingénierie qui m'attiraient, sans oublier l'occasion de rendre plus sécuritaires les aéronefs à haute performance.

Comme le Canada n'a pas sa propre école de pilotes d'essai, le pays envoie généralement deux pilotes étudier en France, au Royaume-Uni ou aux États-Unis chaque année. J'ai gagné la loterie en 1987: j'ai été sélectionné pour étudier au bord de la Méditerranée. Nous avons loué la maison idéale et une voiture. Nous avons emballé nos affaires et assisté à des fêtes d'adieux. Et puis, deux semaines avant de prendre l'avion avec les garçons et notre petite Kristin, âgée de neuf mois, il y a eu un différend quelconque à un échelon élevé des gouvernements français et canadien, et la France a alloué la place qui m'avait été promise à un pilote d'un autre pays. Je ne cacherai pas que ce fut à la fois une grande déception sur le plan personnel et un recul important sur le plan professionnel. Nous étions complètement désespérés, coincés dans une impasse.

* * *

Comme je l'ai constaté à répétition au cours de ma vie, une situation n'est jamais aussi grave (ni aussi enviable) qu'elle le semble au départ. En rétrospective, une catastrophe crève-cœur se révèle parfois un heureux événement et c'est ce qui s'est produit à la suite de ma déception du printemps. Quelques mois plus tard, j'ai été sélectionné pour aller à la Test Pilot School (TPS) de l'armée de l'air américaine, à la base aérienne Edwards. Notre aventure a bien commencé. En décembre 1987, nous avons laissé derrière nous Bagotville sous l'emprise de l'hiver pour nous diriger vers le soleil du sud de la Californie. Malheureusement, il a fallu attendre

plusieurs semaines l'arrivée du camion de déménagement avant de nous installer sur la base. Heureusement, nous avons célébré Noël à l'hôtel à Disneyland.

L'année passée là-bas a changé nos vies et fut l'une des plus belles et des plus chargées de mon existence. L'école des pilotes d'essai de l'armée américaine offre l'équivalent d'une formation de doctorat en pilotage. En une seule année, nous avons piloté trente-deux types d'avions et nous subissions des tests tous les jours. C'était incroyablement ardu... et incroyablement exaltant. Tous les étudiants habitaient sur la même rue, nous avions tous le même âge (fin de la vingtaine ou début de la trentaine) et nous aimions tous nous amuser. Le programme – tant l'esprit de camaraderie qui y régnait que son contenu axé sur les aspects analytiques, mathématiques et scientifiques du vol – me convenait plus que tout ce que j'avais fait jusque-là. C'était la première fois que je faisais partie d'un groupe de gens qui me ressemblaient à ce point. Comme nous aspirions pour la plupart à devenir astronautes, il m'était dorénavant inutile de taire mon rêve. La TPS mène directement à la NASA : deux de mes camarades de promotion – mes bons amis Susan Helms et Rick Husband – ont réussi à joindre ses rangs.

Par contre, rien ne garantissait que cette école de pilotage m'ouvrirait les portes de l'Agence spatiale canadienne (ASC). Nul ne savait quand, ni même si, l'ASC sélectionnerait d'autres astronautes. Une chose était sûre : les premiers astronautes canadiens étaient tous des spécialistes de charge utile : des scientifiques et non des pilotes. De toute façon, je m'étais déjà engagé à suivre le parcours américain type menant à la carrière d'astronaute. Je risquais d'acquérir des compétences inutiles pour la seule agence spatiale pour laquelle je possédais le passeport adéquat, mais il était trop tard pour changer de voie. Par contre, même si je ne devenais jamais astronaute, je savais que je ferais quelque chose de valable de ma vie en poursuivant ma carrière de pilote d'essai.

Notre groupe a visité le Johnson Space Center de la NASA à Houston puis d'autres centres d'essais en vol, notamment

ceux de Cold Lake, en Alberta, et de la Naval Air Station Patuxent River (surnommée Pax) au Maryland, où j'ai rencontré un pilote d'essai canadien qui y achevait un stage dans le cadre d'un programme d'échange régulier. Il a mentionné en passant qu'il rentrait à Cold Lake, mais qu'il ignorait qui le remplacerait. Quand j'ai raconté ma rencontre à Helene, elle m'a lancé un regard éloquent : elle comprenait la même chose que moi.

Pax, l'un des rares grands centres d'essais de vol au monde, dispose des ressources pour exécuter des tâches à la fine pointe de la recherche scientifique, comme des tests sur de nouveaux types de moteurs et de nouvelles configurations pour les appareils militaires, non seulement pour les États-Unis, mais aussi pour l'Australie, le Koweït et de nombreux autres pays. Il n'est pas étonnant, étant donné la taille relative de l'armée canadienne, que Cold Lake teste beaucoup moins d'avions et se concentre sur la modification des modèles plutôt que sur l'expansion de leurs capacités fondamentales. Nous avons adoré vivre à Cold Lake pendant que je suivais mon entraînement de pilote de chasse, mais comme de toute façon nous allions y habiter pendant de nombreuses années après mon cours de pilote d'essai, pourquoi ne pas tenter ma chance à Pax avant ? Et il y avait autre chose : nous nous étions accoutumés aux hivers doux. J'ai donc communiqué avec mon gestionnaire des carrières (un officier militaire qui a pour tâche de désigner les candidats les plus aptes à occuper les postes à pourvoir) pour lui faire une proposition : « Les Forces armées pourraient économiser environ cinquante mille dollars si vous déménagiez ma famille directement au Maryland plutôt que de nous rapatrier à Cold Lake et d'envoyer une autre famille à Pax River. » Sa réponse fut sans équivoque : « Il n'en est pas question. Vous rentrez au pays. » Je me suis dit que je n'avais rien perdu à essayer. Je ne pouvais pas lui en vouloir : le gouvernement canadien avait dépensé environ un million de dollars pour ma formation de pilote d'essai et il avait amplement le droit de décider de mon affectation.

Nous nous sommes préparés à déménager encore une fois, mais un mois plus tard, le gestionnaire des carrières m'a

téléphoné: «J'ai eu une bonne idée: que diriez-vous d'aller à Pax River?» Le fait que j'avais été le premier de ma promotion à la TPS et que j'avais dirigé l'équipe dont le projet de recherche avait récolté les meilleures notes a probablement joué en ma faveur. J'étais fier de mes résultats qui ont fait vibrer ma fibre nationaliste: un Canadien qui est le meilleur pilote d'essai diplômé de l'armée de l'air américaine! Un journaliste de Cold Lake m'a même interviewé. Comme personne à son journal ne trouvait de titre, il a appelé le centre d'essais de vol où on lui a proposé: «Vous n'avez qu'à l'intituler "Un Canadien devient le meilleur pilote d'essai" ou quelque chose du genre.» Un ami m'a posté une copie de l'article, qui est un beau souvenir, mais aussi une grande leçon d'humilité. Le titre? «Un Canadien devient le meilleur pilote d'essai ou quelque chose du genre.»

Helene et moi avons décidé de profiter de notre déménagement à Pax River pour prendre des vacances. En décembre 1988, nous avons donc rempli notre familiale bleu ciel à panneaux latéraux en simili bois (un véhicule horrible que nous appelions «la Limo») et avons roulé de la Californie au Maryland. Notre jeune famille, qui visitait les États du sud pour la première fois, a vu SeaWorld, exploré des cavernes et passé Noël à Bâton Rouge.

C'est avec cet esprit d'aventure que, une fois à Pax, nous avons loué une ferme plutôt que de nous installer sur la base, ce qui a été un changement bienvenu pour tout le monde. Après quelque temps, Helene a déniché un travail d'agent immobilier offrant des horaires souples et nos trois enfants sont entrés à l'école. Moi, je testais des F-18: je les amenais très haut dans le ciel et j'en perdais délibérément le contrôle avant de trouver comment les stabiliser pendant la descente au sol. J'hésitais beaucoup au début parce que j'avais durant toute ma carrière essayé de maîtriser des avions, et non de les lancer à toute vitesse dans toutes les directions. Au fil du temps, j'ai acquis plus de confiance et expérimenté différentes manœuvres. À la fin, j'étais accro à la sensation: je cherchais à atteindre le maximum de la perte de maîtrise. Au cours de ce programme, nous avons élaboré de bonnes

techniques de redressement, des méthodes contre-intuitives qui ont permis d'éviter des pertes de vies et d'appareils.

Pendant ce temps, je pensais toujours aux qualifications qui me seraient utiles si jamais l'ASC embauchait d'autres astronautes. Un diplôme d'études supérieures me semblait nécessaire. J'ai donc travaillé les soirs et les fins de semaine pour obtenir une maîtrise en systèmes aéronautiques offerte à distance par l'Université du Tennessee. J'ai eu à me présenter uniquement pour soutenir mon mémoire. Par contre, la réussite dont je suis le plus fier à l'issue de mon séjour à Pax River a été de prendre les commandes du premier vol expérimental d'un appareil équipé d'un propulseur à combustion externe à l'hydrogène, un moteur qui permettrait de franchir la vitesse du son. La recherche que j'ai rédigée avec Sharon Houck, l'ingénieure d'essais en vol, a remporté le prix Ray E. Tenhoff remis pour le meilleur rapport technique par la Society of Experimental Test Pilots. Pour nous, c'était l'équivalent de gagner un oscar, sans compter que la cérémonie a eu lieu à Beverly Hills en présence de pilotes légendaires tels Scott Crossfield, la première personne au monde à atteindre Mach 2, soit deux fois la vitesse du son.

Pour couronner le tout, j'ai été nommé pilote d'essai de l'année 1991 de la marine américaine. Ma période de service tirait à sa fin, et j'avais réalisé le rêve américain, malgré ma citoyenneté canadienne. Je projetais de me reposer un peu et de profiter de notre dernière année au Maryland, de passer plus de temps avec les enfants et de jouer plus souvent de la guitare. Puis, l'Agence spatiale canadienne a publié une annonce dans les journaux.

Astronautes recherchés.

* * *

Je disposais d'une dizaine de jours pour rédiger et présenter mon curriculum vitae. Fébriles, Helene et moi nous sommes donné la mission d'en faire le document le plus impressionnant produit dans la campagne du Maryland. Quoi qu'il en soit, c'était certainement un des plus volumineux : sur des

pages et des pages, j'ai énuméré toutes mes réalisations : chaque distinction, chaque prix et chaque cours dont je pouvais me souvenir. Comme les imprimantes matricielles de l'époque faisaient un travail qui laissait à désirer, nous avons décidé de faire imprimer le document sur du papier de qualité par des professionnels. Puis Helene a décrété qu'il devait être relié pour attirer l'attention du comité de sélection. Nous ne nous sommes pas contentés de préparer un curriculum vitæ d'apparence irréprochable qui avait l'épaisseur d'un annuaire de téléphone : j'ai demandé à un ami francophone de traduire le tout dans un français impeccable, et nous avons également fait imprimer et relier cette version. Nous avons révisé les deux documents tellement souvent que, la nuit, je rêvais de virgules mal placées. Nous avons sérieusement songé à aller livrer les documents nous-mêmes à Ottawa en voiture pour avoir la certitude que ma candidature arrive à temps. J'ai accepté à regret de faire confiance à un service de messagerie, non sans appeler l'ASC pour m'assurer que mon paquet lui était bel et bien parvenu. L'Agence l'avait effectivement reçu... avec 5 329 autres candidatures. Nous étions en janvier 1992. J'ai vécu par la suite les cinq mois les plus éprouvants de ma vie. J'avais tout fait dans les règles, mais je ne recevais pas de commentaire, et il m'était impossible de savoir si j'avais réussi ou non.

Nous n'avons eu aucune nouvelle pendant des semaines, puis j'ai enfin reçu une lettre : j'étais parmi les cinq cents premiers sélectionnés ! La prochaine étape consistait à remplir des formulaires d'évaluation psychiatrique. Après les avoir remis, on m'a répondu : « Vous recevrez notre réponse, positive ou négative, d'ici quelques semaines. » Les « quelques semaines » se sont écoulées. Silence radio. Une autre semaine s'est éternisée. M'avait-on trouvé déséquilibré au point où les responsables craignaient de m'annoncer le rejet de ma candidature ? Rongé par le doute, j'ai téléphoné à l'ASC. Le type à qui j'ai parlé m'a dit : « Attendez un instant, je vais consulter la liste. Hadfield. Mmm... Ah oui, je vois votre nom. Félicitations, vous avez franchi une autre étape. » Je me suis souvent demandé par la suite si tout le processus n'était pas en fait

un moyen astucieux d'évaluer les réactions des candidats en situation d'incertitude et de frustration.

Nous étions maintenant cent sur les rangs. On m'a convié à Washington pour passer une entrevue avec un psychologue du travail. En venant à ma rencontre dans le lobby de son hôtel, il m'a annoncé : « Je n'ai pas loué de salle, nous allons discuter dans ma chambre. » En le suivant, je ne pouvais m'empêcher de penser que, si j'étais une femme, je ne me sentirais pas bien du tout dans une telle situation. Lorsque nous sommes arrivés dans sa chambre, il m'a invité à m'installer à mon aise. J'ai hésité : devais-je m'asseoir sur la chaise ou sur le lit ? Laquelle de ces options enverrait le message approprié à mon sujet ? Assis sur la chaise, j'ai répondu à des questions qui manifestement ne visaient qu'à diagnostiquer les psychoses aiguës. Si ma mémoire est fidèle, le psychologue m'a demandé si j'avais déjà eu envie de tuer ma mère.

Après de longues semaines d'attente, le téléphone a enfin sonné et j'ai appris que la moitié d'entre nous avaient été acceptés pour prendre part à une autre ronde d'entrevues à Toronto. Nous n'étions plus que cinquante ! À cette étape, je me suis permis de croire que j'avais une chance d'être sélectionné et j'ai décidé que le moment était venu d'informer le gestionnaire des carrières de mes projets. Aux États-Unis, l'armée présélectionne les candidats astronautes : les personnes intéressées déposent leur demande à leur service, et l'armée choisit les noms à soumettre à la NASA. Au Canada, toutefois, l'armée ne jouait aucun rôle dans le processus. C'est pourquoi le gestionnaire m'a semblé confus lorsque je lui ai annoncé : « J'ai pensé que je devais vous informer que j'ai déposé ma candidature pour devenir astronaute. Alors, vous aurez peut-être besoin de me remplacer à Pax River un peu plus tôt que prévu, ou peut-être pas. »

Ma situation n'était pas plus claire à mon retour de Toronto, où j'ai subi une première batterie de tests médicaux pour évaluer mon état de santé général. J'ai aussi participé à une longue entrevue devant des représentants de l'ASC, dont Bob Thirsk, un des premiers astronautes canadiens. Je suis rentré au Maryland où m'attendait Helene,

enthousiaste et excitée. J'ai essayé de vaquer à mes occupations, mais je ne parvenais pas à chasser de mon esprit ce qui était en jeu, ne serait-ce qu'un seul instant. Pendant si longtemps, devenir astronaute avait été un concept théorique, mais mon rêve était maintenant à ma portée... ou pas. C'était terriblement angoissant. Le petit garçon de neuf ans allait-il réaliser son rêve ?

J'ai enfin été sélectionné dans une cohorte de vingt candidats pour l'étape finale. À la fin d'avril 1992, nous avons tous été convoqués à Ottawa pendant une semaine pour permettre au comité de sélection de nous observer de près. Je faisais de l'exercice régulièrement et je mangeais de façon équilibrée, mais j'ai redoublé d'efforts. Je voulais m'assurer que mon taux de cholestérol était bas – je savais qu'on allait analyser notre condition physique au microscope – et que je respirais la santé. J'ai dressé une liste de cent questions qu'on était susceptible de me poser et j'ai préparé mes réponses, en anglais comme en français. Dès mon arrivée dans la capitale, j'ai constaté que la concurrence était vive. Les dix-neuf autres candidats m'impressionnaient. Certains avaient des doctorats, d'autres étaient diplômés de collèges militaires comme moi ou avaient de nombreuses publications à leur actif. Il y avait des médecins, des scientifiques et des pilotes d'essai, et tout ce beau monde faisait de son mieux pour projeter assurance et détachement. On le devine, la mise en scène n'aurait pas pu être plus anxiogène. Personne ne savait combien d'entre nous seraient sélectionnés à l'issue de ce processus. Six ? Un seul ? Je tentais de paraître serein et indifférent tout en laissant subtilement entendre que j'étais le choix tout désigné et que je possédais toutes les qualifications que l'ASC recherchait. J'espérais.

Ce fut une semaine chargée. Il y a eu une simulation de conférence de presse pour déterminer si nous avions des aptitudes en relations publiques ou à tout le moins si nous pouvions être formés à cet effet. Nous avons subi des examens médicaux approfondis au cours desquels on nous a piqués et tâtés, et extrait de nombreuses fioles de liquides organiques. Toutefois, l'épreuve décisive a été une entrevue d'une heure

devant plusieurs personnes, notamment des hauts dirigeants de l'ASC, des spécialistes des relations publiques et des astronautes. J'y ai pensé toute la semaine. Je me demandais comment me démarquer sans paraître arrogant. Quelles étaient les meilleures réponses aux questions évidentes ? Qu'est-ce que je devrais éviter de dire ? Je suis à peu près certain d'avoir été le dernier reçu en entrevue de la semaine. Les membres du comité s'étaient visiblement familiarisés avec le style de leurs collègues et avaient l'habitude de s'en remettre à Mac Evans, qui dirigerait plus tard l'ASC. Lorsque je posais une question, ils disaient : « Mac, veux-tu répondre à celle-là ? » J'avais l'impression d'avoir tissé certains liens avec ces personnes au cours de la semaine précédente et lorsque l'un d'eux m'a posé une question vraiment difficile, la réponse a fusé spontanément : « Mac, voulez-vous répondre à celle-là ? » J'avais pris un risque et cette audace pouvait être perçue comme de l'impertinence, mais ils ont éclaté de rire, ce qui m'a donné une minute de plus pour trouver une réponse pertinente. Malgré tout, ils ne m'ont fait aucun commentaire. J'ignorais s'ils m'appréciaient plus ou moins que les autres. Je suis rentré au Maryland sans savoir s'ils allaient me choisir ou non.

À notre départ, on nous a informés qu'un certain samedi de mai, nous allions tous recevoir un appel entre treize heures et quinze heures pour nous annoncer si nous avions été acceptés ou refusés. Lorsque le jour fatidique est arrivé, j'ai décidé qu'il valait mieux, pour que le temps passe plus vite, aller faire du ski nautique avec des amis. Puis Helene et moi sommes rentrés à la maison pour manger et fixer l'horloge. Nous avons déduit qu'ils appelleraient les candidats choisis en premier lieu pour pouvoir offrir le poste à un autre en cas de refus. Nous avons deviné juste : le téléphone a sonné peu après treize heures et j'ai pris l'appel. Au bout du fil, Mac Evans m'a demandé si je voulais devenir astronaute.

Bien sûr que oui. C'est ce que j'avais toujours souhaité.

L'émotion qui m'a envahi à ce moment n'a été ni la joie, ni la surprise, ni un enthousiasme débordant. C'était plutôt une énorme vague de soulagement, comme si un vaste barrage

constitué de toute la pression que je m'étais imposée au fil des ans se rompait enfin. Je ne m'étais pas déçu et je n'avais pas déçu Helene. Je n'avais pas déçu ma famille. Ce but en vue duquel nous avions travaillé pendant si longtemps était enfin à ma portée. Mac m'a dit que je pouvais annoncer la bonne nouvelle aux membres de ma famille, pourvu qu'ils comprennent l'importance de ne pas l'ébruiter. Alors, après avoir absorbé le choc – dans la mesure du possible –, j'ai appelé ma mère et je l'ai fait jurer de garder le secret. Elle a probablement commencé à téléphoner dès la fin de mon appel parce que, lorsque j'ai eu mon grand-père au bout du fil, la nouvelle n'en était plus une.

Au cours des mois qui ont suivi, il y a eu beaucoup d'excitation, une réunion secrète avec les trois autres nouveaux astronautes (Bob Stewart, remplacé rapidement par Mike McKay, Julie Payette et Dave Williams), la publicité et les honneurs, et même quelques activités protocolaires. Mais le jour où j'ai répondu à l'appel de l'ASC dans ma cuisine, j'ai senti que j'avais enfin atteint, en toute sécurité, le sommet de la montagne que je gravissais depuis l'âge de neuf ans, et que j'observais le panorama de l'autre côté. C'était impossible, et pourtant, cela s'était produit. J'étais un astronaute.

Mais pas tout à fait, comme je le découvrirai plus tard. Il faut plus qu'un coup de fil pour devenir astronaute, pour devenir cette personne fiable qui prend les décisions appropriées quand les conséquences importent vraiment. Ce n'est pas un titre qu'on peut conférer, mais plutôt un travail qui exige des années d'efforts soutenus et sérieux pour constituer une nouvelle base de connaissances, développer nos capacités physiques et décupler nos compétences techniques. Et quelle est la chose la plus importante qu'il faut changer ? L'esprit. Il faut apprendre à *penser* comme un astronaute.

Je ne faisais que commencer.

« SUR PAPIER, MON PARCOURS PROFESSIONNEL PARAÎT RÉGLÉ D'AVANCE : INGÉNIEUR, PILOTE DE CHASSE, PILOTE D'ESSAI, ASTRONAUTE. Une trajectoire type, droite comme une flèche, pour un professionnel du domaine. Mais cela ne s'est pas tout à fait déroulé ainsi. Ma route a été déviée par des virages en épingle et des impasses. Je n'étais pas destiné à devenir astronaute. J'ai dû me transformer pour y parvenir. »

Chris Hadfield a capté l'attention du monde entier en 2013 en devenant le premier commandant canadien de la Station spatiale internationale. Mais comment son parcours incroyable a-t-il commencé ?

À une époque où il n'y avait pas d'astronautes canadiens, Chris Hadfield, âgé de neuf ans, a décidé d'en devenir un. Atteindre son objectif exigera de la concentration, de grandes aptitudes naturelles et un engagement hors du commun. Il nous entraîne aujourd'hui dans sa réflexion sur l'être humain, l'éducation, la curiosité de la vie, l'amitié et la famille. À la fois humoristique et inspirant, humble et touchant, son récit dévoile des anecdotes inédites de sa vie et révèle comment faire de l'impossible une réalité.

ISBN 978-2-7648-1028-6



Groupe
Livre
Québecor Média

