salle d'attente, trois clients. Une femme qui pleure, un homme qui parle tout seul mais tout bas, et un autre homme qui frappe son enfant au moindre son qu'il émet. Je prends un siège parmi les fous.

Le docteur Dienes ne parle pas le français, mais je sais par expérience que, de toute façon, les psychiatres ne parlent à peu près pas. Et moi, vais-je pouvoir parler, traduire mes émotions?

«See you Thursday at four thirty», avait-il dit, en conclusion de notre brève conversation téléphonique. Et, curieusement, cette voix étrangère m'avait apaisée. Peut-être est-ce pour cela que j'éprouve une certaine confiance en cette fin d'après-midi.

«Miss de Montigny», m'interpelle le docteur Dienes. En le suivant je m'étonne de sa haute taille. Il ouvre la porte de son bureau et je me retrouve devant une vue magnifique du mont Royal tout en couleurs. Avant d'examiner davantage la pièce, je me tourne vers lui et je me berce un moment dans son regard infiniment calme. Je n'éprouve aucunement la gêne et la sensation de distance qui ont caractérisé chaque séance de ma première thérapie. Le docteur Dienes entame la conversation: «J'ai été touché en apprenant l'épreuve que vous avez traversée. N'y a-t-il pas de nombreuses souffrances en vous depuis?»

Éberluée qu'il me laisse voir ses émotions, je me rends compte qu'il a tout compris. Je réponds aussitôt: «J'ai peur. Des éclairs, du tonnerre, du feu, des allumettes, des tire-bouchons, de l'orage, du froid, des avions, de l'hiver, de la noirceur. J'ai peur de dormir, d'en mourir. J'ai peur de l'avenir.» Je parle sans hésiter, les mots s'enchaînent.

«Et l'accident a réveillé une souffrance que je croyais pourtant ne jamais revivre; une plaie s'est ouverte pendant mes nuits blanches.

— De quoi s'agit-il?

— De mon père, dis-je. Comme si le crash avait réveillé le cauchemar de son abandon.»

Le docteur Dienes m'écoute de toute son âme. Comme seule, il me semble, Lyse a toujours su le faire. Sauf que ce psychiatre peut me sortir d'une impasse dévastatrice: à lui seul, enfin, je désirais me révéler sans fard. Aux autres, je ne parlerais même pas de ce second espoir de guérison, car personne ne soupçonne l'ampleur de ma détresse. Personne à part Lyse.

Jean-Marie, comme tant de gens dans notre société, éprouve certaines réticences à l'égard du monde de la psychologie, et encore plus de la psychiatrie. Lui parler de ma démarche en thérapie risquerait d'influencer une décision encore fragile en moi. Or depuis l'accident, mon entourage décide de tout à ma place. Et pour cause! puisque je n'ai que la force de me rendre d'un médecin à l'autre. Depuis longtemps, je n'ai plus le courage de prendre mes propres décisions.

Plusieurs raisons m'ont amenée dans le bureau de Dienes, mais au fond, les procédures juridiques me tourmentent plus que tout. Je n'ai pas besoin d'en convaincre le psychiatre, de lui-même, il s'empresse de mettre les points sur les «i»: «Je ne veux pas, affirme-t-il, m'impliquer dans quelque expertise légale que ce soit. Je suis plutôt là pour vous en délivrer.»

Chacune de ses phrases me procure un immense soulagement et je bénis le concours de circonstances

qui m'a conduite jusqu'à lui; d'abord le fait que son nom figure sur la liste de la dame compatissante, puis que son bureau soit situé tout près de la maison, ensuite qu'il soit psychiatre et donc que l'assurance-maladie rembourse le traitement (ce qui n'aurait pas été le cas avec un psychologue) à condition que mon médecin traitant, le docteur Hadjipavlou, me prescrive officiellement cette deuxième thérapie; ce qu'il n'a pas hésité à faire: «Je comprends votre désarroi.»

Je pense à tout cela pendant que le docteur Dienes prend le temps de lire attentivement le rapport[1] de son collègue sur mon état de santé.

«Ne portez-vous donc plus l'orthèse dont il est question ici? me demande le docteur Dienes.

— Pas depuis l'opération, répondis-je.

— On vous a donc opérée pour le pied tombant?

— Non. On m'a enlevé la vésicule biliaire et une sorte de miracle s'est produit en même temps.

— Racontez-moi.»

Et je raconte à ce médecin de l'âme qui s'intéresse à ma carcasse...

Malgré ma jaunisse de plus en plus marquée, aucun médecin ne posait de diagnostic concluant qui puisse expliquer mon état lamentable. Repas barytés, radiographies, échographies, prises de sang, aucun test ne révélait quoi que ce soit d'anormal.

Paula, inquiète, exigea une consultation chez un gastro-entérologue; je me présentai chez lui le surlendemain de la fête de l'amour, le 6 août. Le

1. Voir annexe III, p. 339.

spécialiste, intrigué, décida de m'hospitaliser pour examiner plus à fond ce qui n'allait pas.

Lyse vint me reconduire à l'Hôpital général juif le jour même, la mort dans l'âme. Revenir à l'hôpital était un retour en arrière, un retour à une misère que je venais à peine de surmonter. Mais j'étais si faible que je m'y résignai.

Grâce à Jean-Marie, j'obtins une chambre privée et les soins attentifs de tout le personnel. Le soir même de mon admission, un médecin-résident s'approcha de mon lit; il tenait dans sa main un tube plus gros que tous ceux que j'avais vus jusqu'ici. Je refusais de croire que ce tube allait s'enfoncer dans ma narine, descendre dans mon oesophage et se loger quelque part au fond de mon estomac. N'avais-je pas eu ma part d'intubation aux soins intensifs? Peut-être, mais là n'était pas la question. Le jeune homme devait s'acquitter de la terrible tâche consistant à frayer un chemin au tube dans ma narine gauche pendant que moi j'essayais de l'avaler avec les gorgées d'eau fraîche que je tirais avec une paille.

La douleur était insupportable. Le tube dévia de sa trajectoire, bloqua mes voies respiratoires et, passant instantanément du jaune au bleu, je l'expulsai. Le médecin dit: «Désolé. Recommençons.» et réengagea le tube dans l'autre narine, pendant que, morte de peur, je m'efforçais de l'avaler. Comment croire qu'un tuyau d'un tel diamètre puisse s'enfoncer en moi? La chose faite, je m'en étonnais encore. Je passai le reste de la nuit à écouter le gargouillis horrible de la machine à labourer les estomacs, la tête pleine d'images épouvantables, terrifiée à l'idée de mourir sur la table d'opération.

Au petit matin, j'entendis le médecin commander un nouveau test.

«Vous souffrez entre autres d'une pancréatite», me précisa-t-il en me voyant ouvrir les yeux.

On m'injecta un anesthésiant en m'expliquant que ce dernier test serait concluant et en me prévenant qu'il risquait d'être assez long et douloureux. On n'avait pas exagéré et je ne pus empêcher les larmes de couler sur mes joues. Je fus presque soulagée en entendant le verdict qui mettait fin, du moins pour le moment, à ma torture: «Nous l'opérons!» Et on me conduisit à la salle d'opération sans plus tarder.

Je me souviens des projecteurs au plafond, des hommes en vert, de la table d'opération. On plaça mes bras en croix; j'entends encore le bruit des «tiroirs» qui les soutenaient. Je me rappelle aussi que lorsque le chirurgien ouvrit mon ventre avec le bistouri, j'ai senti nettement, mais sans aucune douleur, la lame qui traversait ma chair. Quelqu'un dit: «Isn't she wonderful?» et il y avait à ce moment-là une musique au loin. Puis, j'ai sombré dans le néant.

Au réveil, j'ai appris qu'on m'avait vidée de plusieurs millilitres de bile et qu'on avait mis le grappin sur un caillou qui, probablement sous le coup de l'impact dans l'avion, avait été délogé et s'était camouflé dans le canal cystique. Voilà pourquoi les tests étaient toujours négatifs.

Plus tard, je découvris à côté de moi un sac qui se remplissait à vue d'oeil d'un liquide étrange et je faillis hurler en découvrant qu'il était relié à l'intérieur de mon ventre par une espèce de clapet.

«Est-ce un anus artificiel?» ai-je demandé en larmes à l'infirmière. Elle me rassura: cet appa-

reillage n'était que temporaire. Et surtout, un miracle s'était produit: depuis mon accident, en plus de mes fractures multiples, j'étais affligée d'un pied tombant qui piquait sans cesse vers le sol au lieu d'avancer normalement, ce qui constituait un obstacle encombrant à ma rééducation. Je m'étais pourtant résignée à déambuler avec cette infirmité supplémentaire jusqu'à la fin de mes jours, puisque je n'avais pas le choix. Mais un jour ou deux après la cholécystectomie, surprise: «Je rêve! ce n'est qu'un rêve!» Mais plus je regardais mes pieds plus je constatais cette nouvelle et réconfortante réalité: le gauche s'alignait harmonieusement sur le droit! Craignant de me réjouir prématurément, j'appelai Paula qui vint constater de visu ce miracle grâce auquel je ne passerais pas ma vie à trébucher. Paula ne put expliquer le phénomène et se contenta de l'inscrire sur mon carton de progrès. Le docteur Hadjipavlou vint à son tour vérifier en personne la rumeur qui circulait à mon sujet. Il se mit à rire comme un enfant en voyant mon pied enfin redressé. «C'est un miracle!, criait-il, c'est un miracle! La cholécystectomie a réparé le pied!»

Le psychiatre a écouté jusqu'au bout mon long récit sans donner signe d'impatience, comme si le moindre détail le concernait autant que moi.

J'ai l'impression, pour la première fois depuis le crash, que mon corps et mon âme pourront un jour se réconcilier; que mon passé et mon présent pourront se raccorder.

J'ai parlé à Dienes dès la première séance et avec fougue. Le silence est rompu. Cet homme peut tout

tirer de moi; quelque chose en lui me stimule au plus haut point. «See you Monday, at four thirty», dit-il. Et ses mots résonnent en moi comme un rendez-vous plein d'espoirs. Cet homme pourra me relever après l'écrasement...

Les yeux secs et brillants de joie, je rentre chez moi avec la certitude que j'allais pourtant taire, d'avoir trouvé mon bon samaritain. Pour la première fois, je pense, je regarde notre maison avec la fierté d'une propriétaire. Bien que l'achat ait eu lieu dans des circonstances tragiques où mes deux amis ont dû signer pour moi, je sais qu'elle m'appartient, et je recommence à croire que je pourrai peut-être y être heureuse, un jour...

CHAPITRE 24

Automne 1980.

«What would be a day without you?»

Paula me pose la question et je me rends compte qu'il y a plus d'un an et demi que je fréquente l'unité des estropiés. C'est surtout moi qui ne pourrais envisager une seule journée sans sa présence. Et voilà qu'elle m'invite à souper chez elle. Veut-elle célébrer mes tout récents progrès avec une canne d'appui, ou est-ce tout simplement le début d'une longue et profonde amitié née d'un long et non moins profond travail commun sur mon corps?

Il est 19 heures et le petit chemin qui mène jusqu'à sa porte est entièrement glacé; c'est la première fois

depuis le crash que je m'aventure sur une telle patinoire. Mais dès que j'entre chez ma physiothérapeute, les merveilleuses odeurs qui viennent de la cuisine et son accueil plus que chaleureux me convainquent que cette visite valait tous les risques. Je me sens privilégiée car il est évident que rares sont les patients qui ont ainsi accès à l'intimité de Paula.

Une fois chez moi, bien étendue dans mon lit, encore un peu ivre de paroles et de vin blanc, je repense à la soirée exceptionnelle que je viens de passer. J'ai découvert chez Paula bien des talents insoupçonnés. D'abord, c'est une cuisinière hors pair, ce qui du point de vue de mon estomac n'est pas négligeable. Mais cette soirée m'a réservé des surprises beaucoup plus importantes. Son appartement regorge de sculptures et de peintures; en les admirant d'un peu plus près, je constate que sauf rares exceptions, toutes les oeuvres d'art de Paula portaient une seule et unique signature: la sienne. Ma guérisseuse est également une artiste chevronnée! Si je m'attendais à ça...

Nous avons placoté toute la soirée, à grand renfort de vin blanc, de notre vie, de nos intérêts, de nos projets. Au-delà de nos différences flagrantes, j'ai senti qu'une véritable amitié venait de naître entre nous, à l'extérieur de l'hôpital, de la douleur, de mes problèmes de jambes et de son travail.

Pour la première fois, je me dis que cet accident n'a peut-être pas que des conséquences néfastes dans ma vie. Il me semble que je n'ai jamais vibré autant et que je n'ai jamais été aussi réceptive aux vibrations des autres. Bien sûr, les êtres humains ont toujours été mon intérêt premier dans la vie; mais

il me semble que c'était en partie par habitude, par réflexe, comme la faim qu'on ressent parce qu'il est midi. Ce soir, j'ai vécu autre chose. L'amitié prend maintenant un autre sens pour moi: elle me semble l'un des plaisirs les plus précieux, les plus délicieux du monde.

Et, curieusement, c'est ce qui me fait penser que je suis peut-être en voie de guérison. La santé ne revient pas d'elle-même; elle est liée au désir de vivre et surtout de vivre pleinement.

Bien des gens se gargarisent de principes qui, à mon avis, leur font rater certaines des plus belles occasions de leur vie. «Il ne faut pas se faire des amis dans notre milieu de travail», que de belles amitiés ne verront alors jamais le jour! «En affaires, l'amitié n'entre pas en ligne de compte», que d'associés devront alors se dissocier au premier obstacle! «J'ai déjà assez d'amis, à quoi bon en chercher de nouveaux!», comme si à un moment donné, il ne valait plus la peine d'espérer plus et mieux de la vie...

Se fermer à l'imprévu, c'est aussi se fermer aux nouvelles relations; mon accident était imprévu, ma rencontre avec Paula aussi. Et s'il n'y avait pas eu ce courant de sympathie spontanée entre elle et moi, je n'aurais jamais eu seule assez de volonté pour me lever de mon fauteuil roulant.

Je n'ai jamais pu me résoudre à voir Paula Tepper uniquement comme une thérapeute capable de me faire marcher un jour, ni maître Avrum Orenstein comme un étranger capable de régler mes problèmes légaux, ni le docteur Alexandre Hadjipavlou comme un scientifique spécialisé dans les fractures, ni le docteur Nigel Dienes, comme une

oreille prête à recevoir mes confidences et à les garder secrètes. Pour cela, il aurait fallu que je me réduise moi-même; que je ne sois plus qu'une simple patiente, une simple cliente, et donc que j'oublie l'essence même de la santé et de l'équilibre: la confiance en soi, la conscience de son intégrité.

Pour guérir physiquement et moralement, pour chasser les peurs et les douleurs, il fallait que je démystifie les professionnels qui s'occupent de moi. Faire confiance à d'autres, c'est cultiver sa confiance en soi. Dans l'insécurité et la peur, je ne crois pas qu'on puisse évoluer.

La solitude née de la méfiance entretient la maladie. Lorsque Gaétan a cessé de m'accompagner à chacun de mes innombrables rendez-vous à l'hôpital, j'ai cherché à avoir un autre réconfort à mes côtés; j'ai alors compris pourquoi les malades condamnés à «patienter» des heures et des heures dans les salles d'attente se confiaient leur désespoir et, souvent, finissaient par se raconter leur vie. Pour ma part, cependant, j'en étais incapable. Diane, la secrétaire du docteur Hadjipavlou, l'a-t-elle deviné? Est-ce pour cela qu'elle passe tellement de son précieux temps non pas à me questionner sur mon dossier médical, qu'elle connaît très bien de toute façon, mais à me distraire et à m'intéresser en me parlant de ses nombreuses lectures à moi qui ignorais pratiquement tout de la littérature. Ainsi, elle m'a fait voir les aspects positifs de la solitude, elle m'a fait oublier les interminables attentes et surtout elle m'a appris l'intérêt et l'importance de la lecture dans une vie. Jusque-là, je n'avais jamais lu.

Parce que l'ennui me dévastait, j'ai noté quelques-uns des titres de livres recommandés par Diane. *Ce que je voulais vous dire,* d'Anaïs Nin marqua le début de mes aventures littéraires. C'est peut-être cette auteure qui m'a donné le désir et le courage de voir un jour mes écrits publiés.

J'ai toujours aimé écrire mais avant le crash, l'écriture était pour moi d'abord et avant tout fonctionnelle; j'écrivais des rapports, des résumés, des lettres, des cartes aux anniversaires et autres grands événements.

À l'unité des soins intensifs, lorsque j'ai repris conscience et que je ne pouvais pas parler, on m'a donné une «tablette magique». J'ai découvert ce jour-là que l'écriture pouvait être un moyen d'expression vital. Pendant les premières semaines de convalescence, j'écrivais et je réécrivais inlassablement le récit du crash sur des feuilles volantes que je jetais à mesure. Quand l'hôtesse, Danièle, a été soupçonnée de négligence contributive, cela m'a semblé si odieux, si insupportable dans l'état de fragilité où je me trouvais que j'ai cru craquer. C'est Lyse qui m'a calmée en me suggérant, non seulement d'écrire mais de publier ma version des faits.

A partir de ce moment, ce que j'écrivais a pris un autre sens; ce n'était plus un simple défoulement, c'était le début d'un «manuscrit». Mais l'écriture implique la solitude.

La solitude m'était inconnue jusqu'au crash: mon passé débordait d'activités à deux ou en groupe mais jamais seule. Il s'agissait sans que je le sache de combler le vide que me créaient des peurs nébuleuses et souvent non fondées. La solitude, m'expliquait Diane, permet à l'être humain de «vivre avec soi»

avant de se proposer à l'autre; elle me la fit voir non plus comme une conséquence déplorable de ma maladie mais comme une nouvelle source à laquelle, sans l'accident, je n'aurais jamais pu puiser.

En amour comme en amitié, j'avais appris à donner mais non à recevoir. Les écrivains furent les premiers dont j'ai accepté de recevoir; ils me divertissaient dans des moments on ne peut plus tragiques de ma vie. La solitude m'a aussi poussée à écouter des musiques assez puissantes pour me redonner espoir pendant des périodes de désespoir. Au début, je ne pouvais écouter que les airs les plus tristes, peut-être pour justifier mes larmes. J'avais besoin de partager ma souffrance comme on désire partager la joie. Du côté de la chanson, il m'était facile de mêler ma douleur à celle des Juster, Thibeault et Lapointe, des Guichard, Lama et Cabrel. Mais il en a fallu du temps à Clémence pour me faire enfin rire!

Les artistes, c'est-à-dire les gens capables de créer, de communiquer à travers leurs codes respectifs, possèdent souvent le don d'échapper à l'anéantissement. Faut-il avoir sombré pour pouvoir créer ou faut-il créer pour ne pas sombrer? Je n'en sais rien, sinon qu'un mal, peut-être plus qu'une joie, doit exploser dans une chanson, sur une toile, dans un livre ou n'importe quoi qui puisse susciter une minute d'arrêt chez d'autres êtres humains. Tant que l'art atteint nos sens, on n'est jamais tout à fait seul.

Merci Paula de ce magnifique souper, et surtout d'être qui tu es...

CHAPITRE 25

Décembre 1980.

Lors de mes premiers rendez-vous chez le docteur Dienes, je n'avais pas remarqué ce divan le long du mur blanc. Vais-je m'y allonger un jour? Le docteur Dienes m'a accueillie avec autant de chaleur que la première fois. Après que je lui aie longuement parlé de ma première thérapie avec le docteur Leclair et décrit en détail la série de phobies qui depuis le 29 mars 1979 m'empêchent de vivre pleinement, il me suggère une technique à laquelle je crois d'abord plus ou moins. Pour moi, la possibilité d'une guérison réside avant tout dans le regard du thérapeute; c'est vrai pour Dienes comme pour Paula. Certains

yeux sont tellement plus éloquents que tous les mots qu'on échange, que toutes les techniques... Or, voilà que Dienes me propose de dessiner le plus précisément possible mes souvenirs de la tragédie.

«Dessiner! dis-je. Je serais incapable d'esquisser même l'ombre d'une pomme!

— Pas d'importance, rétorque-t-il. Reproduire avec des crayons et du papier ce que vous avez vu peut vous permettre de l'exorciser. C'est tout ce qui compte.»

Dix-sept mois se sont écoulés depuis l'écrasement. Pourquoi y revenir? N'ai-je pas suffisamment pleuré sur ce drame pendant ma première thérapie? N'ai-je pas déjà déballé tous ces souvenirs en les écrivant des tas de fois? «Pleurer, dire, et écrire n'est pas suffisant, insiste-t-il. Il faut maintenant mettre des images sur ces événements.» Soit, j'essaierai!

Je me suis procuré des crayons de couleurs et je tente l'expérience. Première constatation stupéfiante; je suis totalement incapable d'utiliser autre chose que le noir pour exprimer ce que je ressens. Je trace maintes et maintes fois l'avion en débris et je suis envahie par toutes sortes d'émotions. Ensuite j'inscris des chiffres sur ce qui représente pour moi des petits bouts d'avion: 29 (ans), 29 (mars 1979), siège n° 6 (neuf à l'envers), piste 06, 9 (janvier, date de ma naissance) et j'intitule le dernier de ces dessins «Quoi de 9?» Ma deuxième série de dessins regorge de corps morcelés. Il me faut faire une dizaine d'essais avant d'utiliser la couleur. Rouge d'abord, sans doute à cause du sang. Bleu ensuite pour ce ciel qui m'a rejetée si brutalement. Deux fois par semaine, j'apporte mes «oeuvres d'art» à Dienes et nous en

discutons. Au fil des séances, j'apprivoise les images et la scène se précise. À un tel point qu'un jour, je regarde le croquis que je viens de faire et je l'intitule «Mourir au ciel».

Après des dizaines d'essais, «malgré moi» je parviens à faire l'esquisse d'un avion dans son entier. Peu à peu, je reviens à la réalité: les avions ne tombent pas tous!

Je suis épatée par le chemin parcouru. Les techniques thérapeutiques sont-elles à ce point efficaces? Tout ce que je sais, c'est que, dans mon cas, celle du dessin traduit une souffrance qui peu à peu s'estompe. Mais je sais aussi que ma confiance en la personne qui m'a suggéré cet exercice y est pour beaucoup.

Je sens diminuer en moi les répercussions autrefois épouvantables des moindres bruits, en particulier ceux des avions et des orages; une certaine «quiétude» commence à apparaître. Mais l'accident n'a pas seulement chambardé mon présent et mon avenir, il a fait remonter en moi un passé que j'avais profondément refoulé. Et ce passé est douloureux.

Mon père, ou plutôt l'absence d'un père dans ma vie, a lourdement hypothéqué de longues périodes de mon enfance à partir de l'âge de six ans. Une mère venait d'être «abandonnée» avec ses quatre enfants. Nous avons encaissé le choc. Mon frère aîné, Pierre, qui avait alors 12 ans, a écopé d'une responsabilité bien lourde pour un enfant de son âge: celle de se retrouver brusquement en situation d'agir au nom du père. Ma soeur aînée, Danielle, se mit à me

materner; se croyait-elle obligée dans sa tête d'enfant de dix ans, d'assumer une large part du rôle de mère? Et moi, calquant mon attitude sur la sienne, n'ai-je pas à mon tour endossé ce rôle vis-à-vis de «notre» bébé, mon frère Bernard, qui avait à peine un an? Les épreuves ne sont pas vécues de la même façon par les différents membres de la famille éprouvée. À chacun sa peine, à chacun son drame intime. Et à chacun sa manière de construire ses défenses pour se protéger contre la douleur. Avec le docteur Dienes j'explore les miennes, j'essaie de comprendre ce qu'elles ont déterminé dans le cours de mon existence.

C'était en 1956 et je venais d'entreprendre ma première année scolaire. Nous habitions le genre de petite ville où les gens se connaissent tous et sont au courant de tout; et comme mon père avait un gros commerce de meubles, notre famille était «très en vue». Les langues allaient bon train partout où nous passions, et jusque sur le perron de l'église; notre histoire «scandaleuse» était probablement plus inspirante que les sermons du curé. Je me souviendrai toujours du discours que nous avait fait en classe soeur Cécile: «Chers petits enfants, le péché circule en ville. Pour éviter la contamination, il y a deux sortes de gens que vous ne devez jamais fréquenter: les protestants et les enfants de parents désunis.» Je me rappelle avoir fait mentalement l'inventaire de la classe pour constater qu'il n'y avait aucun protestant et qu'une seule enfant de parents «désunis»: moi. J'ai pissé ma peine dans mes culottes et j'ai reçu une volée «bien méritée».

Je pense qu'à partir de cet incident, je me suis enfoncé la tête dans les épaules pour ne plus rien voir et ne plus rien entendre des duretés de la vie. Encore enfant, j'agissais comme une adulte inhibée. J'ai vécu l'absence de mon père comme une mort partielle, ou plutôt comme la disparition d'un être cher dont on recherche encore le corps. Une question me hantait sans cesse: comment faire pour ramener à la maison cet homme que j'aime tant?

J'ai eu un père du dimanche, avec balades en voiture et cadeaux toute la journée. Plus tard, quand les gens m'offraient des cadeaux, je mettais des heures à me décider à les ouvrir, paralysée par la peur qu'une fois l'objet reçu je doive en échange accepter l'adieu qu'il signifiait. J'en vins ensuite à penser que le fait de donner un cadeau était synonyme d'aimer. Dès lors, je me mis à tout donner; plus rien ne m'appartenait.

Adolescente, j'avais un mal fou à me rapprocher des hommes. À quoi bon leur parler, m'intéresser à eux, m'attacher s'il fallait ensuite revivre l'horreur de l'abandon? J'ai cru longtemps qu'un homme «partait» toujours et qu'une femme «restait» à jamais, que si ce n'était pas le cas physiquement, ça l'était dans leur tête.

Au terme d'une adolescence quand même moins difficile que l'enfance, j'ai quitté à mon tour le reste de la famille pour entrer à la «va-comme-je-te-pousse» dans le monde adulte. Habituée à me débrouiller, ayant l'habitude des petits gagne-pain, j'ai quitté jeune le milieu scolaire pour travailler comme secrétaire. J'étais sténographe et bilingue, ce qui me permit d'accéder aux meilleurs postes et

de recevoir les meilleurs salaires offerts dans ce métier.

L'idée de me marier ne m'a jamais effleuré l'esprit. Peut-être ai-je envié certaines compagnes qui «fondaient un foyer» mais ce sentiment fut toujours passager; de toute façon, pour moi, il était évident qu'elles allaient toutes divorcer. Des enfants, j'en aurais voulu une demi-douzaine, mais j'ai cru longtemps que je les aurais «trop» aimés. Comme si l'on pouvait souffrir d'être «trop» aimé, alors que seul le contraire est possible.

Longtemps j'ai essayé de combler ce vide qu'avait laissé mon père en moi avec la nourriture et l'alcool; j'ai bu et j'ai mangé ma peine comme si cela avait pu me rassasier. J'ai engraissé pour me protéger, pour proclamer que j'avais de l'importance, pour qu'on m'aime énormément...

Avant le crash, je savais plus ou moins tout cela, j'avais amorcé mon cheminement mais il n'y avait pour moi aucune urgence à débrouiller tout ça; je préférais me projeter dans le futur, dans l'avenir plutôt que de regarder derrière. J'avais toute la vie devant moi, après tout...

Et puis, soudainement ma vie n'a tenu qu'à un fil. Dans l'unité des soins intensifs, mon père m'est apparu dans les brumes de médicaments et non seulement je ne pouvais pas lui exprimer l'amour que je n'avais cessé de lui porter mais sa présence à mon chevet signifiait que ma vie était gravement menacée, que je risquais de mourir.

Le fait d'être là-bas alitée dans un lit à barreaux (lit de bébé), reliée à un respirateur artificiel (cordon ombilical), alimentée au sérum (lait maternel), soulagée de mes besoins d'éliminer (le petit pot),

constamment surveillée par une équipe médicale (protection maternelle), bref le fait d'être à ce point dépendante pour mes besoins les plus primaires, m'a replongée brutalement dans l'enfance. De là, je pense, la «réactualisation» d'un passé que j'allais désormais devoir revivre pour réapprendre à devenir adulte.

CHAPITRE 26

Décembre 1980.

L'expertise médicale fournie par le chirurgien esthétique s'est avérée incomplète. Mon avocat juge nécessaire d'obtenir une seconde opinion de ce médecin qui, semble-t-il, jouit d'une très bonne réputation.

Une fois de plus, j'attends dans une salle d'attente, je «patiente» en regardant défiler des têtes rajeunies de force, juchées sur des corps vieillis, quand ce ne sont pas des têtes emballées dans de gigantesques pansements. J'ai l'impression d'être dans une fabrique de momies où les plus récents modèles paraderaient.

Après cinq heures de spectacle ininterrompu, une voix m'appelle au micro et je franchis une porte munie d'un oeil magique et menant dans une pièce climatisée.

Sourire empaillé, yeux bridés, nez refait plusieurs fois, visage sablé et retendu, le zombie lâche la truelle, me détaille à l'aide de son ruban à mesurer et prend des notes sans déroger de sa routine, bref se conforme strictement à la demande écrite qu'on lui a soumise: évaluer en pourcentages mes dommages plastiques.

Le fait que j'aie survécu à un écrasement d'avion lui semble aussi normal que sa propre indifférence devant les gens; les êtres humains ne sont pas forcément tous sensibles. Même si cette personne «en avait vu d'autres» (un spécialiste en chirurgie esthétique ne traite pas seulement des gens normaux qui rêvent d'être plus beaux), un minimum de sympathie m'aurait facilité les choses.

Les coûts «d'embellissement» de mes cicatrices sont aussi élevés que ses honoraires «d'expert médical»; or, il faut que je débourse 300$, et ce avant de quitter les lieux aussi «moche» qu'en y entrant tout à l'heure.

Je dois me contenter de pleurer ce mauvais moment chez mon psychiatre avec qui j'ai rendez-vous aujourd'hui même. Mon agressivité, autrefois contenue, sort comme la vapeur d'un presto. Comment un médecin aussi peu soucieux de ses patients peut-il jouir d'une aussi bonne réputation? Comment peut-on exiger d'une malade ayant subi un grave choc émotif qu'elle se soumette à de tels individus?

L'écrasement, la détérioration de ma santé physique, la perte de mon travail, les nombreuses visites chez les médecins, la physiothérapie, rien de tout cela ne me semble aussi pénible que cette soumission qu'on exige de moi. La tactique de l'épuisement pour me faire renoncer à la compensation financière qui me revient commence à porter fruit: je me sens minée, abrutie, proche de l'abattement. Seul le soutien constant de Lyse et de Jean-Marie me permet de tenir le coup. Mais je ne sais pas pour combien de temps encore? Et ce n'est encore que la première étape...

Il faut maintenant que je me fasse à l'idée d'une deuxième série d'expertises légales, exigées cette fois par la CSST puisque mon accident est survenu pendant mes heures de travail et dans le cadre de mes fonctions. Mon cas n'a rien de simple; les niveaux de responsabilité sont extrêmement compliqués à établir. La poursuite intentée contre Québécair doit, si je gagne, me «dédommager» de mes douleurs et incapacités physiques, ma perte de jouissance de la vie, mon incapacité de porter un enfant, les dommages psychologiques qui découlent des douleurs causées par les blessures, etc. La CSST, elle, doit compenser mon incapacité provisoire, et peut-être permanente, de retourner au travail! Concrètement, puisque la preuve faite pour Québécair ne peut être «transférée» dans mon dossier à la Commission, cela signifie revenir à zéro et tout recommencer: de nouveaux tests, de nouvelles prises de sang, d'autres radiographies, de nouvelles expertises légales faites par de nouveaux orthopédistes, neurologues, psychiatres, pneumologues, et j'en passe. Il faut encore une fois tout prouver... et

attendre que le temps passe, au cas où des améliorations substantielles de ma condition surviendraient. Je finis par me demander si je dois l'espérer ou le redouter! Les 48% d'incapacités partielles permanentes établies par mon médecin traitant, le docteur Hadjipavlou doivent être reconnus par d'autres de ses collègues. Et ce n'est pas simple.

Les premiers médecins qui m'examinent dans les bureaux de la CSST établissent, eux, mes «incapacités partielles permanentes» à 29%. Je pense que mon amabilité, mon esprit de collaboration et peut-être le fait que je m'efforce de «dédramatiser» mon cas (question de ne pas devenir folle) jouent finalement contre moi; la différence entre 29% et 48% est trop importante pour être réaliste. Je perds mon sourire et je me cramponne, j'essaie de garder courage et espoir. D'ailleurs ces 29% n'avaient rien d'officiel; le chiffre peut grimper (ou diminuer) pour peu qu'une opinion professionnelle différente soit prononcée. À la CSST aussi on se sert du fameux *Barême des déficits anatomo-physiologiques* (loi 59).

Je ne sais plus où donner de la tête. Les mêmes diagnostics, qui me rassurent sur mon avenir matériel, m'angoissent quand je me demande ce que sera ma vie dans les années à venir. Je répète toute l'histoire du crash, des soins intensifs, de la convalescence, des traitements, etc., à raison de deux fois la semaine devant des personnes toujours différentes mandatées par la CSST pour poser un jugement sur ce que j'ai vécu, ce que j'ai souffert, ce que j'ai perdu et sur le peu qui semble me rester. Je vois mon dossier épaissir au point qu'il me cachera bientôt le visage de mes enquêteurs.

Par contre, je crois avoir rencontré à la CSST le type le plus humain que cette boîte a dû engager dans toute son histoire. Le jour où l'on m'a présenté cet agent, j'ai trouvé enfin une raison valable pour justifier toutes ces démarches: je dois réorienter ma vie.

Avec les autres, ces trois petits mots ressemblaient à un jargon bureaucratique mais quand Francis Amideneau les a prononcés, ils sont devenus lourds de sens. Chacune de nos rencontres me donne la possibilité de croire qu'il y a peut-être encore un bonheur possible pour moi.

Il est évident, après deux ans, que mon état de santé ne me permet pas de réintégrer mon poste de secrétaire exécutive auprès du ministre. Toutes les heures que je passe chez moi à me reposer entre chaque rendez-vous ne peuvent quand même pas être remplacées par des heures de travail. Mais cet argument relève d'un gros bon sens qui échappe à certains enquêteurs. Il faut voir ce Jos Connaissant, l'un des membres de la direction du personnel du ministère de l'Industrie et du Commerce, tergiverser: «En nous fondant sur l'expérience, dit-il, nous avons établi que les accidentés, après une plus ou moins longue convalescence, retrouvent leur équilibre et leur joie de vivre en réintégrant progressivement leurs fonctions antérieures. C'est ce que vous devriez faire.»

Pauvre «Jos Connaissant»!, il semble convaincu de détenir au fond de son attaché-case une vérité si simple et universelle, et donc applicable à tous les accidentés du travail. Sans doute suis-je la première survivante de crash d'avion qu'il rencontre. Pour lui, je n'ai qu'à oublier que j'ai failli mourir et à me

remettre au plus vite des ligaments déchirés, de la rotule arrachée, du bassin écrasé, des côtes défoncées, du poumon perforé, du bras droit fracturé et des traumatismes psychologiques et à revenir travailler comme une brave fille. Simple comme bonjour, quoi!

Comment faire comprendre à ce type que je n'ai pas reçu un madrier sur le gros orteil, que mon existence a explosé en même temps que mon avion...

Pour réorienter ma vie compte tenu de mes nouvelles limites, il faut que j'expérimente et que j'explore mes forces physiques autant que morales. Or, avec l'aide de mon psychiatre, le docteur Dienes, avec l'aide aussi de Francis Amideneau, agent de réadaptation, j'essaye de me trouver de nouveaux intérêts, les anciens ne pouvant plus correspondre à ce que je vis: c'est ainsi que très, très progressivement, je suis revenue aux études.

CHAPITRE 27

Les Fêtes 1980-1981.

Ah! qu'elles sont merveilleuses les vacances de Noël pour une étudiante! Heureusement qu'il y a le docteur Dienes. Sans lui, je ne serais jamais passée à travers cette première session à l'université. Je suis exténuée, mais fière de mon exploit. Je ne me souviens plus exactement dans quelles circonstances j'ai décidé de retourner aux études; je sais seulement qu'un jour, on m'a dit que dorénavant je ne pourrai jamais travailler plus de trois heures d'affilée. Trois heures, c'est la durée d'un cours. Pour ne pas sombrer dans la dépression, je me suis raccrochée à cette idée.

Mon bagage académique contenait bien peu de crédits mais je misais davantage sur mon expérience de vie que sur des connaissances théoriques reconnues en m'inscrivant aux programmes de sexologie comme premier choix et de psychosociologie de la communication comme deuxième choix, à l'Université du Québec à Montréal. À tout hasard, j'avais également posté une demande d'admission aux programmes de psychologie et de communication de l'Université de Montréal.

La sexologie m'attirait plus que tout autre domaine, peut-être parce qu'il n'y avait qu'au Québec que cette discipline se retrouvait dans un programme universitaire, ou par simple intérêt pour les mystères de la sexualité en général, je ne sais plus. Je me souviens très bien par contre que ma déception a été énorme quand j'ai appris que j'étais refusée en sexologie.

Par contre, j'étais admise dans une première sélection en psychosociologie de la communication; une décision finale serait rendue par un comité de sélection au cours de l'été 1980. Plus tard, j'ai appris que ma demande d'admission en psychologie était également agréée par la direction de l'Université de Montréal, à condition que je réussisse deux cours «prérequis» en mathématiques durant les mois d'été.

Je n'avais pas la santé nécessaire pour aborder la scolarité de façon aussi subite et d'autre part, je doutais au plus haut point de mes aptitudes en mathématiques. J'ai donc choisi de m'orienter vers la psychosociologie de la communication (anciennement les Relations humaines) à l'UQAM, ce qui me permettait de franchir la porte de l'Université,

avec l'arrière-pensée de revenir à la charge plus tard en sexologie.

Été 1980.

Le jour de l'entrevue d'admission, un professeur et deux étudiants m'attendaient. Ma canne n'a laissé personne indifférent. À la question «Qu'est-ce qui motive votre demande?», j'ai répondu longuement; plus d'une raison justifiait ma démarche. Pour moi, c'était une deuxième chance, la possibilité de refaire ma vie. Je ne pouvais pas reprendre mon travail et mon désir d'être officiellement admise à ce programme était aussi impérieux que ma volonté de guérir. On a dû le sentir à l'entrevue: j'ai eu une excellente évaluation et j'ai été acceptée.

Si Marquita Riel n'avait pas été une psychologue aussi avisée, si elle n'avait pas deviné le poids et la portée de sa décision, je n'aurais pu imaginer aucune autre voie pour mon avenir. Du moins, pas à cette époque. Grâce à ce oui, quand même bien mérité, je pouvais rêver d'un futur.

En septembre, je me suis donc inscrite à trois cours: Théories psychologiques, Approche psychosociologique et Introduction à la sociologie. Neuf heures par semaine durant quinze semaines ont «régularisé» ma vie. Mais, car il y avait un «mais», mon poste de secrétaire ministérielle me demeurait ouvert en tout temps et mon salaire continuait à m'être acheminé depuis l'accident. En principe, j'avais droit à cette assurance-salaire jusqu'au 29 mars 1981; cependant, personne ne pouvait ou ne voulait me confirmer ce droit.

La Commission de la santé et de la sécurité au travail cherche depuis, par tous les moyens, et avec

la collaboration de mon employeur à me faire réintégrer le marché du travail. On ne m'empêche pas de suivre ces cours mais on n'accepte pas officiellement ce retour aux études comme plan de réadaptation sociale. Pour moi, c'est le seul possible. Quand j'ai parlé de mes espoirs à Francis Amideneau, sans me décourager, il m'a fait comprendre, non pas en son nom mais au nom de son employeur, qu'il appartient à la CSST le rôle de réorienter l'accidenté. Autrement dit, en les devançant et en m'orientant moi-même, j'exerce un pouvoir qui relève d'une juridiction autre que la mienne! J'ai plaidé ma cause: il est déjà arrivé que la CSST accepte un programme de formation comme plan de réadaptation. Mais selon eux, mon cas est différent:

> La formation scolaire est en effet utilisée, lorsqu'un individu est privé de l'utilisation des moyens et connaissances acquises dans le passé et qu'un retour au fonctionnement normal de sa vie est compromis sans l'acquisition de nouveaux outils et de nouvelles connaissances. Or, il appert que vous avez déjà un certificat en relations industrielles. La CSST considère donc que vous êtes suffisamment outillée intellectuellement pour faire un retour sur le marché du travail sans formation supplémentaire.

Je ne peux donc pas me consacrer à mes études en toute tranquillité: ni le ministère de l'Industrie et du Commerce ni la CSST n'approuvent ma démarche et mon statut d'étudiante est extrêmement précaire.

Au niveau physique, ils n'étaient pas de tout repos ces bancs d'école mais au niveau psychique, leurs

effets furent totalement bénéfiques: je préfère largement les notes sur mes capacités intellectuelles que celles sur mes incapacités physiques, les pourcentages sont plus encourageants. Je réussis bien, pas exceptionnellement bien, mais très bien, compte tenu de mon état et de mes nombreux soucis face à l'avenir.

Rapidement acclimatée à la vie étudiante, il ne me reste plus qu'à m'accoutumer aux politiques de l'Université du Québec qui diffèrent largement de celles de l'Université de Montréal. Dressée à l'ancienne avec mes allures à la moderne, j'essaie de composer avec la dichotomie: un professeur n'est plus le détenteur de la science absolue, mais une source de références sur l'existence des différents théoriciens et de leurs différentes théories. Je découvre avec le temps que la négociation existe aussi entre professeurs et étudiants. Dans mon mode de pensée traditionnel et surtout à cause du rôle de subalterne qui a été le mien dans le passé, j'arrive difficilement à considérer l'étudiant comme suffisamment adulte — et peut-être même suffisamment intelligent — pour réfléchir lui-même sur les théories proposées. J'ai pensé longtemps à tort que l'étudiant avait pour seul rôle de gober et voilà que l'étudiant, tout comme le professeur, pouvait contester, discuter, douter, et même proposer de nouvelles idées, de nouvelles interprétations à partir des résultats de recherches connues.

Je passe les vacances de Noël à assimiler le jargon psychologique avec Freud et la psychanalyse, Pavlov et le conditionnement classique, Rogers et son approche humaniste, etc.

CHAPITRE 28

Printemps 1981.

Maître Orenstein m'attend à 14 heures. Ce rendez-vous, où une bonne part de mon avenir financier va se jouer, regroupe mon avocat, l'avocat de Québécair, une sténotypiste de la Cour et moi, victime du drame aérien en mal d'entendre la «sentence».

Jean-Marie m'injecte la dose de courage indispensable pour «l'affrontement». J'avale ses conseils mot à mot, et je fais le plein à même son énergie.

Yale Building, rue Peel. La salle de conférences est transformée en salle d'audience pour la circonstance. Douze chaises libres entourent une table monumentale mais tout le monde attend que je prenne un siège avant de s'asseoir. Par pure politesse je serre la main du procureur de la partie adverse. Je salue mon avocat beaucoup plus chaleureusement. La sténotypiste s'installe devant sa machine. Tout ce que j'allais évoquer et invoquer sera transcrit; on m'assermente: «Dites: je le jure.

— Je le jure.»

«Nom, adresse, numéro de téléphone, âge, état civil, occupation, date de naissance, date de l'accident.» «Décrivez les faits, les conséquences, les séquelles de l'écrasement.» «Énumérez les blessures, les douleurs, les fractures et les cicatrices.» «Expliquez le port de la canne.» «Expliquez les traitements continus en physiothérapie.» «Expliquez les traitements psychiatriques.» «Décrivez vos fonctions antérieures au gouvernement. Le salaire touché à l'époque?» «Pourquoi n'êtes-vous pas retournée au travail?» «Résumez vos activités quotidiennes.» «Énumérez les sports que vous pratiquiez et que vous ne pouvez plus pratiquer.» «Avez-vous repris l'avion?» «Quels sont vos revenus actuels?» «Qui est la dame blonde à la voiture rouge?» «Qui est l'homme qui habite aussi chez vous?» «Avez-vous des relations sexuelles? («Pas besoin de prendre cela par écrit», fait-il à la sténotypiste).» «Êtes-vous capable d'en jouir?»

Mon avocat m'a dit que si l'interview comportait des questions hors d'ordre, il s'y objecterait et ferait retirer la question. Je le regarde donc dans l'espoir de ne pas avoir à répondre mais aucune objection

ne vient. Je me console en pensant que mes réponses ne sont pas transcrites.

Le supplice dure depuis des heures. J'ai mal partout, j'ai le corps et l'âme meurtris. Je me sens comme une violée qui doit raconter son drame dans les moindres détails, même si tout le monde le connaît par coeur.

Le questionneur se lève, tend la main à la questionnée et déclare, enfin: «C'est tout, vous pouvez partir!» Puis, il va parler à mon avocat et la sténotypiste en profite pour venir me dire à voix basse et avec beaucoup de sympathie: «Bon courage et bonne chance.»

«Je vous appellerai lundi», me dit encore mon avocat avant que je parte, désespérée. Je n'aspire plus qu'à être à l'abri chez moi.

«L'homme qui habite chez moi» m'ouvre la porte et «la femme blonde à la voiture rouge» la referme derrière nous. Et peut-être sur des caméras qui nous espionnent. La paranoïa s'est emparée de moi. Je me sens non plus victime d'un accident, mais coupable d'un crash. Et coupable, en plus, de vivre sous le même toit que mes deux amis. Mon audience a eu lieu dans le bureau de mon avocat, devant un minimum de témoins et pourtant, j'ai eu peur de craquer. Cette rencontre permettra-t-elle un éventuel règlement ou n'est-ce que le prélude d'un harcèlement juridique dont je ne verrai jamais la fin?

Jean-Marie me calme et m'explique que ce qui m'a paru inhumain et odieux est un procédé courant

dans ce genre d'affaire. Les questions sur ma sexualité n'étaient pas hors d'ordre car le rapport sur mon incapacité de porter un enfant permettait que l'on enquête sur ma vie intime. Bien sûr, c'est «normal»: il faut aussi prouver à la cour qu'on s'aime pour avoir le droit de se marier, prouver qu'on se déteste pour pouvoir divorcer, prouver qu'on est innocent si notre meilleur ami se fait assassiner... Mais se débattre pour défendre ses droits, c'est plus facile en pleine santé qu'en petits morceaux!

J'explique mon désarroi au docteur Dienes, je le supplie de me guérir des procédures légales. Les mots avocats, cour et justice déclenchent en moi des comportements névrotiques. Je ne pleure plus sur l'écrasement ni sur les morts ni sur mes blessures; je pleure sur ma poursuite en dommages-intérêts dans des cauchemars répétitifs. Dois-je dessiner des hommes en toge pour me délivrer?

Je me soulage en verbalisant mon anxiété en thérapie, en l'étalant à Jean-Marie et en l'écrivant dans mon manuscrit. La «justice» réduit l'humain. Elle ne connaît qu'une loi: celle du plus fort. À partir de là, je dois trouver la force de continuer...

CHAPITRE 29

Juillet 1981.

Le 5 juin 1981 représente dans ma vie une date tout aussi marquante que celle du 29 mars 1979. Une offre de règlement hors cour m'est enfin proposée! C'est le résultat logique, mais pas moins paniquant pour autant, des démarches légales entreprises me semble-t-il il y a une éternité.

Finis les précieux conseils que me prodigue mon avocat depuis la tragédie; la décision finale ne relève désormais que de moi. J'ai beau implorer tous mes proches de me souffler la bonne réponse, tout le monde me fait comprendre que moi seule peut

maintenant juger des conséquences de l'offre de Québécair sur ma vie.

Complètement bouleversée, je me rends chez le docteur Dienes. Ni Jean-Marie, ni Lyse, ni mon avocat n'ont pu me calmer; alors j'espère que mon psychiatre pourra me sortir de mon dilemme. Dois-je accepter ou refuser la somme qu'on m'offre pour compenser mon piètre état?

Je suis dans tous mes états et le docteur Dienes ne tarde pas à savoir pourquoi:

«Docteur, vous vous souvenez des quatre millions que mon avocat a réclamés en mon nom dans tous les journaux! Vous vous souvenez... pour compenser les 48% d'incapacités permanentes établies à l'époque par mon médecin traitant, le docteur Hadjipavlou, et par tous les autres experts consultés! Vous vous souvenez surtout, vous êtes bien placé pour cela, des traumatismes psychologiques que m'ont occasionnés ces nombreuses expertises médico-légales. Alors lisez ceci et je vous en supplie, du haut de votre sagesse et de vos connaissances, dites-moi, docteur, ce que je dois faire. Dois-je accepter cette proposition?»

Les parties entendent régler hors cour la présente action de la façon suivante:

1. Sur réception d'une somme de 160,000.00$ la demanderesse signera une quittance complète et finale de toute réclamation née et à naître pour toutes blessures, pertes ou dommages résultant de l'écrasement d'un F-27, propriété de

Québécair et immatriculé CFQBL, le 29 mars 1979 à l'aéroport de Ste-Foy;

2. Ce montant représente la totalité en capital et intérêts des sommes auxquelles a droit la demanderesse suite audit écrasement, nonobstant le fait que ses médecins et les médecins des défenderesses aient évalué l'incapacité partielle permanente de la demanderesse à un pourcentage situé entre 40 et 45 pour cent;
3. Il est spécifiquement convenu que la demanderesse signera une quittance complète et finale en considération du paiement de cette somme même si ses blessures pourraient un jour justifier une augmentation de l'incapacité partielle permanente;
4. Il est également convenu que ladite somme est un excédent des montants payés et/ou payables par la CSST ou par l'employeur de la demanderesse;
5. Les défenderesses prendront fait et cause pour la demanderesse dans l'hypothèse d'une poursuite intentée contre cette dernière en remboursement des montants versés par la Régie de l'assurance-maladie du Québec ainsi que par la Régie de l'assurance hospitalisation du Québec, relatives aux soins médicaux et frais d'hospitalisation encourus pour la demanderesse suite aux événements du 29 mars 1979;
6. La demanderesse reconnaît que le présent règlement constitue une transaction au

sens de l'article 1918 du Code civil de la province de Québec.

7. Il est également convenu que les honoraires judiciaires et extrajudiciaires ainsi que les déboursés des procureurs et de la demanderesse sont payés par les défenderesses en sus de cette somme et les procureurs de la demanderesse sont par les présentes autorisés à signer une quittance pour leurs frais;
8. Le présent document est signé sans préjudice ni admission de responsabilité de la part des défenderesses mais dans le seul but d'acheter la paix et d'éviter un litige.

En foi de quoi les parties ont signé à Montréal ce 24e jour de juillet 1981.

Pendant que le docteur Dienes lit attentivement le fameux document, je me morfonds. Et si je reste handicapée gravement? Et si je ne peux plus jamais travailler? Et si mon état s'aggrave? Et si...

Pourtant, je sais que selon la jurisprudence, il s'agit là d'un «bon» règlement. Maître Louis Orenstein, le père d'Avrum mon avocat, autrement dit le «sage» de l'étude, m'a dit, voyant mon désarroi: «Si tu étais ma fille, je te dirais accepte ce règlement». Mon psychiatre a fini de lire et me regarde en silence. «Répondez-moi, docteur Dienes. Qui applaudira si je signe? Eux ou moi? Que dois-je faire?»

Le docteur Dienes m'explique doucement qu'il ne peut pas répondre à ma question, que ce n'est pas son rôle. Par contre, il peut m'aider à examiner les enjeux de ma décision en fonction de mes objectifs

et de ma vie. Alors nous reprenons le document et nous analysons ensemble, article par article, les répercussions de la proposition de Québécair sur mon présent et sur mon avenir; nous dégageons les questions les plus importantes pour moi et des bribes de réponse commencent à s'esquisser.

Quel est mon besoin le plus pressant? «Acheter la paix» et jouir enfin d'un certain repos de l'esprit ou compter sur une victoire lointaine fondée sur l'adage: «Au plus fort la poche». Quelle serait au juste cette victoire; qui peut gagner en évaluant en dollars son propre corps? Qui pourrait estimer avec justesse la valeur d'une jambe en morceaux, d'un bassin émietté qui ne pourra plus jamais porter la vie, de côtes cassées et tordues, d'un poumon perforé causant des complications respiratoires, d'un bras dont l'os tient à cause d'une tige de métal, de treize cicatrices enlaidissant le corps d'une femme jeune et jolie, et évidemment, des souffrances endurées depuis le crash. Quant au choc psychologique, mises à part ces souffrances causées directement par les blessures, il n'est pas monnayable, mais il n'en est pas moins pénible ...

Combien ça vaut tout ça? M'offrira-t-on un jour une somme qui puisse me donner l'impression d'un dédommagement réaliste? Et sinon, pourquoi me torturer encore pendant des mois avec d'interminables démarches? Pour gagner quoi? Quelques milliers de dollars... Non, plus j'examine la question avec mon psychiatre, plus je sais qu'avant tout, je veux «acheter la paix» et «éviter le litige». Et cela, même si j'entends déjà les «Tu es folle! N'accepte pas! Tu pourras obtenir davantage en cour même

s'il te faut attendre cinq ans. Ne serait-ce que par principe! Change d'avocat! Bats-toi!»

J'en ai assez de me battre contre tout, contre mon genou, ma hanche, mes douleurs, mon passé, mon présent, Québécair, la CSST, etc. Je ne demande qu'à être soulagée d'au moins un poids et celui-là n'est pas négligeable même si j'essuie un déficit de plus de quatre millions.

Le 24 juillet 1981.

Je crois avoir pris la bonne décision et pourtant j'ai le coeur et l'âme en faillite. Finies les illusions; même infirme, je ne serai pas riche. La somme proposée équivaut à cinq ans de mon salaire. Reste à espérer qu'un jour, je pourrai à nouveau gagner ma vie, que j'obtiendrai une compensation suffisante de la CSST pour dormir sur mes deux oreilles, et surtout que je retrouverai un peu de paix, comme le promet leur fameux article 8!

A part Lyse, Jean-Marie, mon avocat, mon psychiatre et moi, personne dans mon entourage ne connaîtra la somme de mon règlement. Je ne veux pas subir les commentaires. De toute façon, un, deux, trois, quatre millions n'auraient pas davantage compensé ce que j'ai perdu. Je ne veux pas avoir à expliquer, même si j'en suis persuadée, que n'importe quel millionnaire malade échangerait sur le champ sa fortune contre la santé... Il faut être malade pour me croire. Dieu que c'est laid l'argent!

Il fallait nous voir cet après-midi, Jean-Marie et moi dans le bureau de l'avocat. Ti-Jean, comme je l'appelle parfois, m'a aidée à négocier avec tellement de respect, tellement d'indulgence et telle-

ment de bonté que le maudit chèque, une fois dans mes mains, me parut en or massif. Quand même, je n'avais jamais vu un chèque de six chiffres, d'un pouce de long, fait à mon propre nom!

Nous avons pris un taxi jusqu'à la Banque de Montréal. En ce moment les intérêts sont à 22%, ce n'est pas si mal! Je pense que Ti-Jean est content pour moi même s'il ne me l'a jamais dit. Une fois le chèque déposé, il ne m'en a plus reparlé.

Lyse a eu ce même respect, cette même discrétion.

L'argent est en banque mais je vois mal comment je peux en jouir. Dépenser une somme aussi durement gagnée n'avait aucun sens! Ma phobie des chiffres prend des proportions vraiment maladives. N'ayant ni le talent ni surtout le goût de voir prospérer de belles affaires avec de l'argent troqué contre ma santé, j'ai décidé de ne pas consulter d'experts financiers. J'ai déjà assez vu d'experts... et ce n'est pas fini!

Toute réflexion faite, je m'accorderai toutefois quelques petits plaisirs: acquitter les petites dettes que j'ai accumulées; préparer cinq ou six enveloppes-cadeaux pour ma famille, pour Lyse et pour Jean-Marie et m'acheter... une voiture neuve.

Je n'ai pas reconduit depuis l'accident. Ma coccinelle est aussi rouillée que moi alors je l'échange contre une petite merveille. Oui! Je vais m'en payer de belles balades... avec ma RX-7 de Mazda! Je réalise un vieux rêve... et tant pis si ça me prend encore plusieurs semaines à me convaincre que le

moteur ne risque pas d'exploser chaque fois que je tourne la clé de contact. Tant pis aussi s'il m'a fallu à mon tour signer un chèque de 18 000$. C'est ça se payer la traite!

Il y avait si longtemps que je n'avais pas fait de folies... et après l'année que je viens de passer, je le méritais bien!

CHAPITRE 30

Janvier 1982.

«Avez-vous repris l'avion depuis?

— Oui, des centaines de fois... dans mes cauchemars!»

Voilà ce que j'ai envie de répondre chaque fois qu'on me pose la question. C'est-à-dire souvent. Dans les faits, non, pas depuis trois ans! Pour moi, l'avion c'est fini. Mais je m'ennuie à mourir de ma soeur...

Danielle s'est expatriée en Floride; elle y vit depuis octobre 1980. Elle en avait ras-le-bol de nos hivers et un jour, elle a quitté nos sols gelés pour leurs

terres chaudes. Ce n'était pourtant pas facile pour elle — dans notre famille, les départs ont toujours eu quelque chose de lugubre — mais elle a plié bagage et changé de vie.

Mon désir d'aller lui rendre visite est plus fort que la raison, mais comment vais-je faire pour me rendre jusque-là?

Aucune place n'est disponible dans le train du jour de l'An. Pas question non plus de prendre ma voiture pour une aussi longue distance (d'autant plus que Lyse ne sait pas conduire une manuelle et sa voiture à elle a passé l'âge des folies de jeunesse). Reste l'autobus, plus cher que l'avion et bien moins rapide. Mais l'avion...

Quelqu'un m'a dit que l'autobus est le moyen de transport idéal: on se laisse bercer par les cahots de la route, on s'étend les jambes sur la banquette voisine, on se laisse conduire et, à mesure que les paysages disparaissent derrière soi, on se rapproche de l'été, la seule saison vraiment humaine... Va pour l'autobus! Maman et Jean-Marie viendront nous rejoindre en avion.

Ma joie à la pensée de retrouver Dan ne peut se traduire en mots. Le premier de l'An, un ami vient nous reconduire au terminus à six heures du matin. C'est mon grand retour dans les transports publics.

Nous sommes à New York. Moi qui craignais que nous ayons dépassé la Floride tellement je suis épuisée. Nous changeons d'autobus. Vais-je enfin pouvoir dormir? Non... lui aussi est bondé!

Lorsque nous descendons, trois fois par jour, soi-disant pour les repas, dans les chics terminus des nombreuses villes, nous n'avons que le temps de faire la file devant le «lady's room» et de commander un sac de «peanuts-to-take-out-please». J'ai beau chercher, je ne vois pas le moindre siège libre «pour s'allonger les jambes». Nous traversons les villes les plus laides en plein jour; par contre, Washington que l'on disait si belle me semble bien ordinaire. La nuit, toutes les villes sont grises...

Après la première nuit — blanche ou noire, je ne sais pas ce qui la décrit le mieux — je croyais que mon corps ne se déplierait plus jamais, tant il était crampé. Quant aux cahots qui devaient me bercer, eh! bien ils sont là et se répercutent dans chacune de mes fractures; charmant quand on est justement assise sur un bassin en morceaux...

Encore deux jours sombres et deux nuits blanches, quatre transferts d'autobus et huit chauffeurs dont une femme, et nous arrivons à Fort Lauderdale, courbaturées mais heureuses d'avoir enfin atteint les confins de la planète. De dos, ma soeur ne me reconnaît pas tellement j'ai les jambes enflées.

«J'arrive du bout du monde, lui dis-je. Et je n'y retournerai pas en autobus même si je dois passer le reste de mes jours en Floride.»

Bien sûr, il y a une autre solution: l'avion. Pour la première fois, j'envisage la possibilité d'y remonter. J'ai dix jours pour y penser. Et je ne peux pas compter sur les encouragements de Lyse, elle est aussi terrorisée que moi.

Plusieurs facteurs font pencher la balance: la grosseur de l'avion (un 747); la saison (l'été et non plus l'hiver); la durée de l'envolée comparée au

voyage en autobus (trois heures assise au lieu de quarante-huit) et la volonté de guérir de mon épreuve. Sans parler du désir de revenir à Montréal...

Le seul fait de déambuler dans l'aéroport et d'entendre des avions décoller me donne une frousse de tous les diables. La présence de maman et de Jean-Marie me réconforte un peu, même s'ils ont l'air aussi nerveux que moi. On me donne ma carte d'embarquement, je la tiens tellement serré que cette fois, même une tornade ne pourrait me l'arracher. Je suis en larmes. L'hôtesse doit penser que je quitte à jamais un grand amour...

J'avais pourtant pris la peine de raconter mon drame au comptoir de Delta dans l'espoir d'obtenir un siège devant les ailes (histoire de ne pas les voir brûler) mais le préposé aux billets était plutôt méfiant: «Bien sûr! bien sûr! Elle est vieille, celle-là! Vous êtes au moins le dixième passager qui essaie de me faire le coup du crash pour avoir un siège comme ceci ou comme cela. Tenez, voici justement deux billets à côté des ailes. Bon voyage!»

Grâce à Dieu, une dame qui, elle, aime les hublots, nous propose d'échanger nos sièges. Lyse et moi, nous nous asseyons donc dans la longue rangée du centre, juste un peu devant les ailes, comme nous le voulions. Ma voisine semble très vieille et très charmante. La porte se referme. J'ai peur de m'évanouir. L'avion roule sur la piste. J'écoute désespérément les directives de sécurité transmises cette fois par plusieurs agents de bord. Je suis incapable de les regarder. Je revois notre hôtesse faire les mêmes

gestes. Je revois les passagers, tout se bouscule dans ma tête. J'essaie de retrouver mon calme en me répétant sans cesse: «Courage! Courage! Je vais y arriver!» Lyse serre très fort ma main droite, incapable de dire un mot. Ma voisine me parle:

«Avez-vous peur en avion?

— Un peu...

— Alors priez avec moi car la peur risque de nous emporter. J'ai beau essayer de me convaincre que «ça ne tombe jamais», ajoute-t-elle, aussitôt me reviennent à l'esprit tous ceux qui se sont déjà écrasés.»

J'essaie de calmer la dame et de consoler Lyse qui s'est mise à pleurer. L'avion décolle. Je tiens la main de Lyse d'un côté et de l'autre, celle de ma vieille voisine, et nous ne nous lâchons plus.

Trois heures plus tard, nous atterrissons saines et sauves à Dorval. La dame desserre les doigts pour applaudir notre arrivée. Je ne peux pas m'empêcher de lui dire: «Vous aviez raison, madame. Ça ne tombe jamais.» Si seulement elle avait su, la pauvre.

J'ai réussi à prendre l'avion. Mais quelques semaines plus tard, je ne suis pas encore remise de mon stress et toutes les nuits, je fais d'horribles cauchemars.

J'ai repris l'avion parce que je n'avais plus le choix mais les choses sont loin d'être réglées. Enfin... on verra bien!

CHAPITRE 31

Février 1982.

Après avoir exorcisé les reliquats de l'écrasement chez le docteur Dienes, après avoir trouvé en lui un père idéalisé (transfert) et avoir pleuré sur son épaule l'absence d'un père réel dans ma vie, après être retournée aux études et avoir réussi une première session universitaire, je croyais enfin émerger et voilà que de nouvelles souffrances se sont installées dans ma vie: les démarches légales ont repris intensivement et la question de mon avenir professionnel devient de plus en plus angoissante, compte tenu des nombreuses restrictions qui m'encerclent de toutes parts.

À la deuxième session, je me suis inscrite à un quatrième cours. N'ayant pas renoncé à l'idée d'une formation en sexologie, en plus de mes deux cours en psychosociologie de la communication, je me suis inscrite à deux autres en sexologie: Introduction à la sexologie et Analyse de la réponse sexuelle.

Le problème, c'est que j'ai tendance à revenir à mes vieilles habitudes, à remplir mes journées de mille et une activités, oubliant par moments que mon piètre état de santé ne me permet pas ce genre de vie. Le contraste entre ma jeunesse et ma mauvaise condition physique, l'écart gigantesque aussi entre mes désirs et mes aspirations et ma capacité réelle à les satisfaire sont souvent difficiles à surmonter.

Mais cette session d'hiver fait des ravages et se charge de me rappeler mes limites. Douze heures de cours signifient quatre aller et retour de chez moi à l'université, les mains encombrées d'une canne et d'un sac de livres. Le froid et les tempêtes ne me donnent aucun répit. Mon traitement en physiothérapie m'oblige encore à trois sessions de deux heures par semaine, qui s'ajoutent à mes deux visites hebdomadaires chez le psychiatre. Et puis il y a les nouvelles expertises légales commandées par la CSST! Tout un programme pour une handicapée! Jour après jour, je mesure mon peu de résistance et je dois me rendre à l'évidence: des journées aussi remplies aggravent mon état. Mes douleurs ne font qu'empirer et me forcent malgré moi à modérer mes élans. Je tiens quand même le coup avec mes quatre cours, mais je crois que, finalement, la sexologie ne correspond pas à ce que je cherchais, et la psychosociologie de la communication pas davantage.

Dans toute la gamme des matières, seule la psychologie m'intéresse passionnément. J'ai analysé sous tous ses aspects la source de cet intérêt dans le bureau du docteur Dienes. Il m'encourage fortement dans cette voie; selon lui, l'expérience de la mort et de la survie me donne des points de repères fondamentaux dans la compréhension de l'être humain. Et puis, ma propre démarche thérapeutique s'inscrit à merveille dans ce cheminement vers la psychologie. Peut-être à tort, la sexologie a fini par me sembler une discipline qui privilégie l'aspect technique du comportement humain au détriment de son aspect psychologique.

J'ai donc décidé de faire une demande d'admission au programme de baccalauréat en psychologie pour la session d'automne 82.

Mais il y a un point noir, et il est de taille: la CSST m'a convoquée pour m'offrir un emploi à temps partiel au ministère de l'Industrie et du Commerce, autrement dit pour m'obliger à réintégrer le marché du travail. Cette offre est, selon eux, taillée sur mesure pour moi: je m'occuperais du dossier des personnes défavorisées sur le plan de l'emploi conformément à la nouvelle politique du gouvernement en matière d'égalité des chances dans l'emploi pour les personnes handicapées. Plus précisément et dans leurs termes, il s'agirait de:

> Développer, à l'intention des personnes handicapées et de leurs organismes de support, des programmes de formation en regard de l'emploi dans la fonction publique. Rendre davantage accessibles, aux personnes

handicapées, les avis de concours en assurant leur diffusion auprès de leurs organismes de support.

Faire connaître, par une publicité spécifique, le plan d'embauche de personnes handicapées que le gouvernement s'est engagé à soumettre à l'Office des personnes handicapées du Québec, ainsi que son programme d'aménagements adaptés à ce personnel.

Inviter les organismes regroupant des personnes handicapées à s'inscrire au fichier central des fournisseurs de biens et services pour d'éventuels contrats.

Cette offre m'affole. Ne suis-je pas moi-même en plein programme de réadaptation sociale? En thérapie, encore sous traitements médicaux, et très peu solide dans mes projets de nouvelle carrière? Cette offre arrive trop tôt dans ma propre réinsertion sociale qui, en fait, est à peine amorcée. Il m'arrive encore de sécher certains cours lorsque ma santé vacille! Accepter cet emploi m'obligerait à une présence à temps partiel certes mais constante et assidue. Et je ne me sens pas de taille à aider d'autres handicapés alors que moi-même je suis encore si fragile. Non, je ne peux pas accepter cette offre d'emploi. Sacrifier mon projet d'études pour ce travail à temps partiel saperait toute mon énergie et me paralyserait complètement.

Je me sens très vulnérable, trop. Je suis sans doute encore sous le choc de l'écrasement. Mais pourquoi me tourmente-t-on ainsi? Que va-t-il arriver si je refuse cet emploi?

Je viens de recevoir l'ordre de la CSST de me présenter chez un pneumologue rattaché à l'hôpital Notre-Dame de Montréal. C'est le troisième médecin de cette spécialité que je consulte alors je ne comprends pas pourquoi ils y tiennent tant!

Le pneumologue de l'Hôpital général juif de Montréal et aussi celui de l'hôpital Sacré-Coeur de Cartierville ont pourtant transmis leurs expertises respectives mais on dirait que chaque expertise appelle un autre expert, de nouveaux tests et de nouvelles radiographies. «Au cas où des améliorations substantielles se produiraient», dit la CSST. J'essaie de me convaincre que c'est la seule explication. Et comme je n'ai pas le choix, surtout en ce moment, j'obéis!

Je répète mon histoire au pneumologue avec tous les détails psychologiques, orthopédiques, neurologiques, plastiques, gynécologiques, bref tous les détails susceptibles de provoquer chez moi une hyperventilation continue. Il semble que ce ne soit pas «normal» malgré la dyspnée, les fractures des côtes, le pneumo-hemothorax droit, la pleurostomie, l'intubation sous respirateur, et bien sûr, l'angoisse. Selon le médecin, tout ça ne suffit pas à expliquer mes problèmes respiratoires: «Je vais vous faire passer d'autres tests», me lance-t-il comme si ce n'était qu'un détail.

Ce médecin est le 45e à m'examiner sous toutes les coutures. Je les ai comptés. Mais il y a longtemps que j'ai renoncé à calculer le nombre de tests, de prises de sang et de radiographies que cela a signifié.

Cette fois, je croyais réellement que je ne trouverais pas le courage de me présenter à l'hôpital et

de passer ces tests. Je ne sais pas où j'ai trouvé cette énergie, c'est sans doute ce qu'on appelle l'énergie du désespoir. Et comme le médecin a coché au-delà de vingt cases sur ma feuille de rendez-vous, la technicienne me prévient que deux longues journées «suffiront peut-être» à les exécuter.

La première journée est réservée à des tests consistant à absorber différentes potions tantôt par le nez, tantôt par la bouche, pour vérifier si je suis ou non allergique à ces substances. Rien qu'à voir ces affreuses machines enlignées, avec leurs séries de boyaux tous plus gros les uns que les autres on peut comprendre que les patients à bout de nerfs soient également à bout de souffle.

Après avoir pompé de neuf heures à cinq heures sans arrêt, j'ai l'impression que je ne pourrai jamais me rétablir suffisamment de cette première journée pour passer les tests de la deuxième.

J'y suis pourtant. Une espèce de guérite en plexiglas trône au beau milieu de l'une des salles d'examens. En voyant la structure bombée et futuriste de cet habitacle hermétique, je me retrouve du coup dans la cabine de pilotage du F-27 écrasé. Je songe justement à prendre mes jambes à mon cou pour me sauver d'ici quand la technicienne me demande: «Pensez-vous être capable de prendre place dans cet engin? Oh! je sais pour votre accident, alors si vous ne pouvez pas... il faut nous le dire! D'autant plus qu'hier, un patient s'est évanoui durant le test!»

J'aspire autant d'air que je peux et je fais signe que oui. Je sais que ce seul test peut faire la preuve

de mes problèmes respiratoires. Il faut que je le passe pour compléter l'expertise médicale.

Les quinze minutes que dura ce test furent presque aussi pénibles que les minutes d'effroi qui ont précédé le crash. Ma seule ouverture sur le monde se résumait à la petite embouchure du tube dans lequel il me fallait aspirer et expirer le plus fort possible pendant qu'une aiguille enregistrait mes faiblesses respiratoires. On m'a libérée il y a une demi-heure de cet instrument de torture et j'ai encore peur que la machine explose.

Le tout dernier test consiste à me faire vomir. Charmant. On m'a déjà installé des tubes dans le nez et celui-ci ne m'inspire aucune confiance. Je suis certaine que mon corps se révoltera, qu'il refusera de le laisser descendre jusqu'au fond de l'estomac. J'ai tort. Ils réussissent à le faire passer. Parviendrai-je un jour à me débarrasser de cet horrible souvenir, la sensation qu'on me tranche la gorge de l'intérieur?

«Allez, c'est fini», dit quelqu'un.

Fini! Voilà un mot, me dis-je, que j'ai banni de mon vocabulaire...

CHAPITRE 32

Hiver 1982.

La psychologie me passionne de plus en plus. J'ai trouvé ma voie et je me suis découvert une grande capacité d'apprendre, dans ce domaine en particulier, sans doute à cause de mon expérience de la vie. Le divorce de mes parents comme le crash sont des expériences qui me permettent de comprendre, de saisir intimement les drames des autres êtres humains. J'arrive difficilement à me situer dans une approche spécifique, à part celle de l'écoute active qui correspond à ma capacité naturelle d'empathie. Je crois qu'il est encore trop tôt pour que je puisse faire la part des choses entre les différentes théories

et écoles de pensée. Il est aussi trop tôt pour que je sache précisément vers quoi ces études vont m'amener. Mais je sais que je ne retournerai plus au ministère et que mon envie d'aider se fait de plus en plus pressante. Aider qui, où, comment et quand? Ces questions s'ajoutent aux innombrables inconnues de ma vie.

Physiquement, je souffre encore sans répit. Il faudrait que je puisse prêter ma jambe gauche, ne serait-ce qu'une seule minute, pour que les gens qui m'entourent sachent ce qu'est l'horrible sensation de ces «chocs électriques» qui l'irradient constamment des orteils jusqu'au hassin. Mais je préfère largement les chaises de bois de l'école à tous les fauteuils coussinés qu'on trouve dans les bureaux de médecins!

J'aime lire, apprendre et écrire. J'ai par moments l'impression qu'autrefois je ne faisais que fonctionner. Aujourd'hui, la petite secrétaire ne se contente plus d'agiter les doigts au-dessus d'un clavier, elle assiste à la naissance de ses propres idées. Non pas que je renie mon ancien métier ou que j'en aie honte. J'ai été une excellente secrétaire. Je souhaite maintenant devenir une bonne psychologue. Et ça ne va pas de soi.

Quand est venu le temps de m'inscrire au cours obligatoire de statistiques, mon plan de carrière a failli s'écrouler. Je savais à peine faire une simple division, et ma phobie des chiffres n'avait rien à envier à ma phobie des explosions. C'était le vrai défi: mettre à l'épreuve ma capacité d'apprendre une matière qui, à mon sens, n'a rien à voir avec la vie. Heureusement, j'avais Lyse.

Les mots sont trop pauvres pour décrire le sentiment que j'ai pour elle; il est d'une telle profondeur que je m'y perds. Notre amitié date des années 1970 et, depuis, les joies et les peines qui l'ont cimentée n'ont jamais cessé de s'accumuler. Sa conception de la vie correspond de plus en plus à ce que j'ai appris, moi, dans la survie; le drame et la maladie ont consolidé notre complicité fondamentale, notre connivence quotidienne.

Artiste avant tout, Lyse a des qualités peu communes. Elle est discrète, chaleureuse et secrète, et quand elle se confie, c'est à la toile de ses tableaux. Aucun peintre ne peut me transmettre dans ses oeuvres des messages aussi pénétrants que les roses, les blancs et les gris de Lyse. J'ai la chance de vivre en plein coeur de son art. Combien de fois durant ma convalescence me suis-je bercée dans les tableaux de Lyse? Combien d'heures ai-je passées à les regarder, à réfléchir sur la mort et à me dire que les artistes survivent dans leurs oeuvres; Piaf chante encore, Picasso expose toujours et quand je lis Montherlant, il est avec moi. Le temps passe, les êtres humains meurent et leurs oeuvres nous dépassent.

Heureusement, j'ai Lyse et sans elle, je n'aurais pu réussir mon cours de statistiques. Quarante-cinq élèves assistaient en même temps que moi sauf qu'eux n'avaient pas comme moi l'impression de lire du chinois. Je revois encore cet immense tableau recouvert de formules insensées et j'entends encore les autres étudiants demander au prof d'accélérer. «C'est du réchauffé!» protestait l'un, «On se croirait

au cégep», s'indignait l'autre. Moi je n'avais ni le cégep derrière moi, ni la bosse des maths devant. Mais j'avais Lyse, mon professeur du dimanche. Elle a eu de la patience et m'a donné du courage; nous avons revu ensemble tout le livre de statistiques, chapitre par chapitre, et même s'ils étaient tous plus compliqués les uns que les autres, avec elle, comme par miracle, je réussissais à grimper les chiffres aux bons endroits. J'en ai bavé un coup pour me taper un 74%; celui-là valait tous les «A» du monde. Mais sans mon professeur du dimanche, et sa foi en moi, mon prof du jeudi m'aurait flanqué un «E» sans hésiter. Un E pour Échec et adieu pour la psycho! J'ai payé cher en temps et maux de tête cette humble note, mais le pire est passé. Et vive la psycho...

C'est fait. J'ai quitté le docteur Dienes. Il m'a libérée de l'avion et soulagée de l'abandon de mon père. Il a allégé mes tourments médico-juridiques et c'est encore lui qui m'a encouragée à m'orienter vers la psychologie. Je crois qu'il m'a donné tout ce qu'il pouvait me donner et que j'ai tiré de cette thérapie tout ce que je pouvais en tirer. Il m'est difficile de rompre mais ça aussi, je dois l'apprendre. Je mets fin à cette thérapie même si d'autres angoisses persistent. La sexualité par exemple. C'est comme si ma libido avait chuté aussi brutalement que moi pendant ce crash ou plutôt, dès que je suis sortie de l'unité des soins intensifs. Parce que là...

Avant l'accident, je n'avais jamais été très portée sur la masturbation. Et pourtant, chose curieuse,

durant mon séjour aux soins intensifs, je me suis livrée à fond de train à cette activité, peut-être parce que j'avais besoin de vibrer pour sentir et me prouver que j'étais bel et bien en vie. C'est un souvenir à la fois flou, présent et trouble. Chose sûre, j'ai dû faire rougir certains de mes visiteurs parce que même devant eux, «inconsciemment», j'avais renoncé à toutes mes inhibitions. Mais dès mon retour à la vie — à la conscience — j'ai cessé, volontairement ou involontairement, je ne saurais dire, de m'adonner à l'onanisme.

La douleur, la peur, la maladie nous coupent des plaisirs de la vie. Mon corps était couvert de plaies et de blessures. Avant de jouir, il fallait arrêter de souffrir.

Plus tard, privée de toute autonomie, je me retrouvais dans un rapport de dépendance physique et morale qui me poussait à chercher bien plus la sollicitude et la compréhension que le désir et la passion. Avec le temps, j'ai pris l'habitude de lutter contre mon corps plutôt que de l'écouter pour résister à la souffrance et à l'inertie. Je m'en suis éloignée pour le faire obéir.

Et puis ce corps déformé, couvert de cicatrices, maladroit et endolori m'est devenu étranger en quelque sorte. Je ne l'accepte pas encore. Les autres le sentent et ont peur de m'approcher. Par délicatesse, pour ne pas me blesser. Mais, à la longue, le fait de ne plus désirer, et de ne plus être confrontée au désir, commence à ressembler à un handicap. Un autre à ajouter sur la longue liste.

Est-ce parce que le docteur Dienes évoque trop fortement pour moi une image paternelle idéale que

je ne suis pas arrivée à en parler avec lui. Et pourquoi ai-je l'impression qu'il n'est guère plus à l'aise que moi quand j'essaie du bout des lèvres de l'aborder?

J'ai quitté mon thérapeute de l'âme et maintenant je quitte ma thérapeute du corps: je devrai me procurer un équipement semblable à celui utilisé au service de physiothérapie de l'hôpital car désormais je ferai les exercices chez moi! Le progrès est remarquable. Ma jambe est encore raide et endolorie pour ne pas dire douloureuse mais elle peut avancer, plier et me supporter. Sous l'égide de Paula, j'ai travaillé quotidiennement jusqu'à la limite de mes capacités et tous ces efforts doivent maintenant être soutenus à la maison.

Je laisse derrière moi de nouveaux et d'anciens patients, des souffrances atroces, mais aussi les souvenirs des premiers pas menant à ma deuxième vie. Autant il m'a été difficile de renoncer au bureau du docteur Dienes, autant j'ai du mal à quitter la salle de physiothérapie. Finir quelque chose demande autant d'effort que de la commencer. Mais au moins, je suis assurée de l'amitié de Paula, ce qui rend plus facile la cérémonie du départ. Je sais que je vais bientôt la revoir.

Quant à mes rendez-vous à la clinique orthopédique, le docteur Hadjipavlou les a réduits au strict minimum. Il me rencontre désormais dans son bureau toutes les six semaines. Les gens qui soignent les os doivent être fermes avec les malades, sinon ceux-ci n'avanceraient jamais tellement la douleur fait obstacle au progrès. J'ai décidément avancé et,

cela établi, le docteur Hadjipavlou peut maintenant s'adresser à sa patiente dans un langage beaucoup plus nuancé; il ne s'agit plus de me pousser au bas du nid pour que je sois forcée de remarcher mais bien de me tendre la main au moment où j'en ai besoin.

CHAPITRE 33

Mars 1982.

Dans le cadre d'un cours de sexologie à l'UQAM, j'ai assisté à une conférence de Luce Bertrand sur la sexualité féminine et j'ai été frappée par l'énergie que dégage cette femme. Enfin quelqu'un qui appelle les choses par leur nom!

Quand j'ai appris qu'elle était psychologue et qu'elle pratiquait, j'ai décidé d'aller la consulter. Je l'ai vue plusieurs fois et de semaine en semaine, je sens que je renoue lentement avec mon corps, que je retrouve une certaine aisance dans ma peau. Quelle joie!

30 mars 1982.

Pourquoi faut-il que, chaque fois que je fais un progrès quelconque, le ciel me tombe sur la tête?

Depuis un certain temps, le ministère de l'Industrie et du Commerce insiste lourdement pour que je reconsidère leur offre d'emploi à temps partiel auprès des handicapés. Là, c'est la CSST qui intervient:

> Nous avons procédé à l'étude de votre demande de formation en psychologie et après consultation avec les autorités de la réadaptation sociale, il se dégage les points suivants:
>
> Comme nous l'avons signalé, l'un des objectifs visés par la réadaptation sociale est de faciliter le retour à l'autonomie et la réintégration du travailleur dans la société en privilégiant son retour dans un emploi rémunéré. La CSST s'est également donné comme objectif de replacer un individu au sein de la société, dans un état comparable à celui dans lequel il était au moment de l'accident.
>
> Nous devons également signaler que lorsque nous décidons d'autoriser de la formation, nous faisons en sorte que la personne aille la chercher dans un domaine où il existe un potentiel d'employabilité pour que ses études débouchent rapidement vers un emploi. Et il est de l'opinion de la Commission que le domaine de la psychologie n'offre pas de bonnes perspectives d'emploi dans un avenir rapproché.
>
> Après avoir appris le refus de la CSST de vous indemniser pour vous permettre de

poursuivre vos études en psychologie (mutation et même recherche d'emploi à l'extérieur de la fonction publique), vous nous avez déclaré vouloir poursuivre vos études en psychologie et ne pas vouloir chercher un emploi de quelque nature que ce soit pour l'instant.
Cette situation nous obligera à mettre un terme aux paiements de réadaptation sociale que vous receviez durant le temps que se faisait l'étude de votre dossier.

J'ai rendez-vous tout à l'heure avec un représentant du ministère et un de la CSST. J'ai peur que tout s'écroule.

Luce Bertrand a pris ma défense auprès des autorités. Elle a lu leur lettre et écouté le récit de ma rencontre avec eux. Et elle leur a écrit!

Monsieur,
Lors de son premier appel, Mlle Johanne de Montigny m'a expliqué qu'elle avait été victime d'un accident d'avion en mars 1979 et qu'elle avait été suivie depuis par un psychiatre avec lequel elle avait particulièrement travaillé l'angoisse phobique post-trauma.

Elle désirait maintenant rencontrer une femme psychologue pour l'aider à s'accepter dans son corps de femme handicapée, à réorganiser ses schèmes de vie émotionnelle et

sexuelle et à se réintégrer socialement comme femme de carrière, bref la réorientation complète d'une deuxième vie.

Considérant le pénible de la situation qu'elle avait dû vivre une centaine de fois, soit d'avoir à répéter les détails de son accident, j'ai accepté à sa demande, de lire avant de la rencontrer, le dossier complet relatif à la tragédie dont elle a été victime.

Dès la première visite, Johanne de Montigny m'est apparue comme une jeune femme très équilibrée et très courageuse, désireuse de redonner un sens à sa vie, cette vie qui semblait toute tracée avant ce 29 mars 1979 et qui gravitait autour d'une carrière exceptionnelle pour une jeune femme de 29 ans à l'époque.

Il est évident qu'avant de focusser sur l'aspect professionnel, il était primordial de recentrer Johanne dans son corps de femme. Je sais qu'il est difficile de mesurer en pourcentage le dommage psychologique que subit une personne à la suite d'un accident comme celui dont a été victime ma cliente. Je peux cependant dire qu'il est plus que proportionnel à la longueur des cicatrices qu'elle porte à tout jamais sur tout le corps.

Il l'atteint dans sa perspective à jamais anéantie de vivre un jour une maternité. Il l'atteint dans sa vie intime, dans l'acceptation de son corps «marqué», dans sa notion du désir et donc dans sa libido. Il l'atteint dans sa vie

sexuelle, où certaines pressions et certaines positions sont automatiquement des facteurs qui déclenchent des crampes, particulièrement au bassin, au pied et à la jambe gauche l'obligeant à interrompre toute activité, à se lever précipitamment pour marcher ou pour se masser, ce qui est très frustrant pour les deux partenaires et où la peur de la répétition des malaises finit naturellement par créer des blocages.

La déformation marquée de son dos lui crée un complexe permanent qui l'empêche, entre autres, de porter certains vêtements. L'aplatissement total de la région fessière sur laquelle elle est atterrie lui crée également un très fort complexe dans sa vie intime de femme, de même qu'extérieurement.

Dans le cas de Johanne de Montigny, on parle de la réadaptation sociale d'une femme handicapée physiquement mais d'une manière quasi inapparente. On parle d'une femme qui est médicalement déclarée inapte à 45%, on parle d'une femme qui est actuellement très «consciemment» handicapée comme j'ai pu le démontrer précédemment.

Si j'appuie sur ce dernier point, c'est pour faire mieux comprendre l'état de détérioration dans lequel j'ai retrouvé ma cliente jeudi, le 1er avril dernier, état dépressionnaire dans lequel elle ne s'était jamais trouvée depuis le début de notre cheminement.

Regardons d'abord les effets psychologiques que la rencontre avec la partie patronale et avec la CSST le mercredi, 31 mars 1982, a produit sur ma cliente et nous situerons ensuite chronologiquement les événements ou les rencontres qui ont précédé cette entrevue.

Après un entretien de trois heures et à la suite de la proposition de la partie patronale de travailler à la réinsertion de personnes handicapées avec des horaires de travail flexibles, Johanne s'est sentie très angoissée. Incapable de manger ou de dormir, elle m'a téléphoné le lendemain matin, soit le jeudi, pour me demander, pour la première fois depuis le début de nos rencontres, de devancer son rendez-vous qui devait être en principe le vendredi.

Je l'ai donc reçue, dans l'après-midi du jeudi 1er avril, complètement démolie, angoissée, dans un état de détérioration psychologique alarmant, compte tenu du travail important que nous avions fait en trois mois au niveau de l'acceptation de son état et de ses limites, de la confiance en elle, et de l'espoir d'un plan de carrière possible via la psychologie, espoir qui avait été déclenché d'ailleurs, à la suite de sa visite à la CSST en octobre 1981.

Johanne est une jeune femme positive qui lutte chaque jour pour sa «renaissance». Elle a hâte par exemple que les beaux jours arrivent car elle se sentira davantage sécurisée

pour essayer de marcher sans sa canne. Cette canne qui non seulement la distingue de bien d'autres mais qui lui apporte presque quotidiennement un questionnement sur ce qui lui est arrivé.

Il est évident que la proposition de travail qui a été faite à Johanne part d'un bon sentiment et peut-être aussi du fait que le programme d'étude qui l'intéresse est dans un champ connexe au travail suggéré. Il est aussi évident pour moi que Johanne a des qualités particulières pour être mature. Elle a le sens de l'humain et son vécu témoigne d'un sens positif à la vie.

Cependant chaque thérapeute, aussi bon soit-il, a ses limites. Un thérapeute refusera de travailler avec des alcooliques par exemple parce qu'ils représentent une problématique personnelle plus ou moins latente. Un autre ne travaillera qu'avec des adultes parce qu'il s'impliquerait trop émotivement avec une clientèle enfantine. Un autre encore refusera tous les cas à base de criminalité parce qu'ils sont directement en opposition avec ses valeurs morales et qu'il ne pourrait pas demeurer objectif et aidant. Certains handicapés, comme Claude St-Jean, travaillent uniquement avec et pour des handicapés souffrant du même problème que le sien. Il trouve sa valorisation dans cette cause et sa raison de vivre est sa lutte pour faire avancer la science qui pourrait le sauver.

Confronter trop tôt Johanne avec des handicapés aurait l'effet contraire, soit celui de lui rappeler la mort, de lui rappeler qu'elle s'est également retrouvée assise dans un fauteuil roulant, lui signaler qu'elle n'est plus maîtresse de son corps mais que son corps lui impose des interdits et ainsi de suite.

La détérioration psychologique, dont j'ai été témoin depuis le jeudi 1er avril dans le processus de la réadaptation sociale de Johanne, m'impose de recommander fortement qu'on considère comme vitale la phase de transition «étude», suggérée au début, par la CSST et sur laquelle la réinsertion a été basée. Je ne saurais trop préciser que nous n'avons pas affaire à un accident de travail mineur et que «l'exceptionnel» de cette tragédie en fait un cas particulier. Dans un premier temps, les seules questions que Johanne se permettait de poser étaient: vais-je vivre, vais-je marcher? Dans un deuxième temps: comment revivre dans mon corps handicapé et avec mes peurs? Dans un troisième temps: je dois me réorienter. Dans un quatrième temps: le retour au travail.

Je crois assurément qu'il est psychologiquement important de respecter les phases de ce processus de réadaptation. Dans le temps, il serait prématuré de penser, et les médecins seraient d'accord avec moi, que Johanne peut se retrouver dans un milieu de travail.

Même si avec la plus grande compréhension, on n'exige d'elle que quelques matinées par

semaine, celles-ci ne pourraient être possibles en même temps que les études. Or, je le répète, tout le processus de réadaptation a été basé sur ces études, dans le domaine de la psychologie, qui non seulement est à recommander pour Johanne parce qu'en même temps qu'elle apprend, elle continue à mieux cheminer dans ses comportements, mais aussi parce que c'est un domaine connexe au travail qu'elle effectuait préalablement et dans lequel elle a toutes les chances de réussir, et enfin parce qu'il est important, étant donné le fait que Johanne ne pourra pas reprendre exactement les mêmes fonctions qu'elle occupait avant la tragédie, qu'elle se sache compétente dans quelque chose d'autre et qu'elle ne sente pas au contraire qu'on lui dessine un petit emploi privilégié qui continue d'en faire un être à part.

Il est évident que le milieu étudiant n'est pas aussi stressant que le milieu du travail où les employeurs qui paient sont en droit de s'attendre à une bonne performance, à une ponctualité et à une tenue, et où les pairs n'apprécient pas les faveurs spéciales que les employeurs accordent à certains.

C'est une autre des raisons essentielles pour lesquelles la transition «étude» est nécessaire à Johanne. Il serait actuellement prématuré et très paniquant pour elle de l'amener du fauteuil à la chaise de travail. Après trois ans de convalescence, Johanne doit réapprendre à affronter l'extérieur. En milieu scolaire, par

> exemple, personne ne remarquera l'étudiante qui a quitté à la pause, si elle en ressent le besoin. C'est de cette liberté d'action et de cette ambiance non menaçante dont Johanne a besoin actuellement pour esquisser sans crainte les premiers pas de sa deuxième vie.

La lettre de Luce Bertrand a eu un effet important sur la CSST qui a changé d'attitude et semble à nouveau soucieuse de m'aider à me réadapter.

Finalement, je ne crois pas qu'ils essaient de m'écraser, simplement de me conformer à leurs politiques. Mais quand une politique est implantée dans une grosse boîte comme la Commission, c'est coulé dans le ciment.

La CSST m'a envoyée voir leur médecin, le docteur Meloche, afin de vérifier à nouveau l'exactitude de mon pourcentage d'incapacités. Non seulement il l'a constatée, mais il s'est aperçu que mon état s'était détérioré; il a diagnostiqué une instabilité du genou gauche qui n'y était pas lors de mon dernier examen. Il l'a notée dans son rapport à la direction. Il a aussi recommandé qu'on me fasse examiner par un psychiatre choisi par la Commission. Il s'appelle Pierre Laberge et, avec moi, il a fait preuve d'une bonté et d'une compréhension exceptionnelle:

> Examen fait le 10 juin 1982.
>
> Raisons de la demande:
>
> Procéder à l'évaluation de l'état mental et psychologique de la requérante; émettre une

opinion sur ses capacités à pouvoir remplir des fonctions qui lui ont été proposées par son employeur; se prononcer sur l'opportunité de référer la requérante au Service de réadaptation sociale; évaluer, s'il y a lieu, un pourcentage de DAP (Déficit anatomo-physiologique permanent) sur le plan psychiatrique.

Présentation:

Nous sommes en face d'une jeune femme de 32 ans, célibataire, qui se déplace difficilement, présente une démarche claudicante, mais par ailleurs une physionomie éveillée et souriante et avec qui le contact est très facile, cette personne ayant manifestement l'habitude de communiquer avec l'entourage et d'exprimer de façon très claire sa réalité et ses besoins. Elle s'exprime facilement, se montre donc souriante et collabore facilement à l'entrevue.

Historique:

La requérante a été impliquée le 29 mars 1979 dans l'écrasement d'un avion de Québécair alors qu'elle était employée de la fonction publique du gouvernement du Québec. Elle occupait le poste important de secrétaire d'un ministre du gouvernement. Il en est résulté des blessures physiques très importantes qui sont d'ailleurs décrites en détail dans un examen fait le 8 octobre 1981. Je ne résumerai pas ses multiples fractures, j'ajouterai

simplement ce qui déjà donne le ton sur le plan psychologique et émotionnel. La requérante fait partie des seuls sept survivants de cette tragédie; 17 autres passagers dont tous les membres d'équipage ont été tués lors de cet accident qui avait fait, à l'époque, la manchette des journaux.

Résumé des antécédents personnels:

Il n'existe aucun antécédent significatif tant sur le plan physique que psychiatrique antérieurement à l'accident. Depuis cet accident, la requérante a dû se soumettre à des soins psychiatriques et actuellement, depuis environ un an, elle est suivie par une psychologue, Mme Luce Bertrand, au rythme d'une séance par semaine.

J'ai pris connaissance du rapport de cette psychologue qui est un peu à l'origine du présent examen dans la mesure où l'employeur de la requérante lui ayant fait une offre de recyclage et lui ayant proposé un emploi qui, selon toute vraisemblance, est approprié aux capacités intellectuelles de la requérante puisqu'il s'agissait d'une sorte de travail social de placement des handicapés au sein du ministère de l'Industrie et du Commerce où la requérante est attachée. Après l'évaluation de la situation, cette psychologue a conclu que les circonstances et le contexte ne favorisaient pas l'acceptation de ce travail qui peut apparaître fort intéressant, à certains points de vue, mais qui,

d'une certaine façon, comme je l'expliquerai plus loin, vient contrecarrer des tentatives très évidentes de réinsertion sociale par le biais d'études spécialisées.

Plaintes subjectives:

À la suite de cet accident, et en parallèle aux nombreuses blessures physiques, la requérante a développé un violent choc émotionnel, présentant des insomnies rebelles s'accompagnant de cauchemars, une sorte d'hyperacousie anxieuse au bruit d'explosion, venant lui rappeler les quelques secondes fulgurantes où elle a vu l'avion éclater et les corps des passagers se disperser autour d'elle. Les éléments phobiques sont importants. Il existe cependant peu d'éléments dépressifs, d'autodévalorisation, malgré les forts handicaps physiques. Les capacités psychologiques et effectives de récupération sont excellentes et ont pris avec le temps une très bonne direction. Autrement dit, par elle-même, avant que survienne cette offre d'emploi, la requérante avait aménagé son avenir et s'était trouvé de nouveaux objectifs pour se refaire une personnalité et reprendre contact avec la vie sur un mode positif et gratifiant pour elle-même.

Résumé de l'état mental objectif:

Sujet d'intelligence supérieure qui ne présente aucun symptôme pouvant l'orienter vers une atteinte organique sur le plan du

système nerveux supérieur. Il n'existe aucun indice de psychose, aucune perte de contact avec la réalité, l'affect est bien modulé, adéquat.

L'examen mental comme tel, le fonctionnement de l'intelligence est dans les limites donc de la normale.

J'ai bien compris le sens de cet examen psychiatrique. Il est évident qu'il existe des symptômes de névrose post-traumatique de types phobique et anxieux qui nécessitent un pourcentage de DAP sur lequel je reviendrai un peu plus bas. Mais le problème majeur demeure celui de l'attitude à prendre ou à suggérer à la requérante concernant cette offre d'emploi par le ministère qui l'emploie soit le ministère de l'Industrie et du Commerce. Cette offre patronale est intéressante à un certain point de vue et il n'y a aucun doute que la requérante, compte tenu de notre examen psychiatrique d'aujourd'hui, est capable de remplir ce travail. Là n'est pas la question; la question se pose plutôt en terme d'intégrer ce travail au processus de reprise en main et de cicatrisation des blessures psychiques consécutives à ce grave accident. Autrement dit, dans les circonstances présentes, la considération suivante, ce travail est-il approprié aux capacités intellectuelles de la requérante, ne doit pas être considérée uniquement. Il faut considérer d'autres dimensions tout aussi importantes et, même si un travail apparaît

intéressant d'emblée, il n'est pas pour autant dit qu'il s'inscrit dans le processus de récupération et de thérapie dans lequel s'est engagée la requérante.

Ayant lu les commentaires de la psychologue, je considère que ces commentaires sont à peu près identiques aux propres considérations de la requérante. Depuis quelques temps, elle envisageait d'étendre sur une période d'environ trois ans des études en psychologie et, de fait, elle a été acceptée à l'Université du Québec dans ce domaine. Reprendre un emploi à plein temps, sous l'égide du ministère qui l'emploie, revient à court-circuiter ce processus de réadaptation et suscite d'emblée chez la requérante des éléments d'anxiété, d'angoisse, et certains souvenirs pénibles viennent perturber son fragile équilibre émotif. Il lui arrive, en pensant au choix qu'elle doit faire, d'être incapable de manger, de dormir, de devoir faire appel à sa thérapeute en dehors des heures normales de rencontre.

Aussi, après avoir soupesé le problème, et avoir longuement discuté avec la requérante et également à partir de considérations cliniques objectives, j'en arrive aux conclusions suivantes:

1. Cette personne souffre actuellement d'une névrose post-traumatique de type phobique. Elle doit de plus réaménager son image d'elle-même à partir des handicaps importants sur le plan physique.

2. Si on interprète le mot incapacité globalement, n'incluant pas seulement les capacités intellectuelles mais également le contexte psycho-émotionnel, cette personne ne peut pas actuellement remplir les fonctions qu'on lui propose.
3. Il apparaît donc indiqué de référer la requérante au Service de réadaptation sociale afin qu'elle puisse, par ailleurs, poursuivre ses études entreprises pour une période d'environ trois ans.
4. Le DAP psychiatrique est actuellement de dix pour cent (10%) venant s'ajouter au pourcentage déjà acquis de DAP sur le plan physique. Ce DAP de 10% sera cependant révisé d'ici une période de deux ans.

Pierre Laberge, m.d.
Psychiatre

Merci, docteur Laberge. Espérons que la direction de la CSST comprendra jusqu'à quel point votre rapport touche le coeur du problème, jusqu'à quel point il est juste et vrai.

CHAPITRE 34

Printemps 1982.

Le docteur Hadjipavlou, en plus d'être l'orthopédiste en chef de l'Hôpital général juif de Montréal, est un des spécialistes les plus consultés pour les expertises légales, à cause de sa grande expérience professionnelle. Quand il a constaté la détérioration subite de mon genou gauche, il m'a expliqué qu'il fallait augmenter mon taux d'incapacités physiques et qu'il ferait un rapport dans ce sens à la CSST. Selon lui, mon taux d'incapacité de 48% sera augmenté d'environ 15%. Toujours le même dilemme; dois-je pleurer ou applaudir? En tout cas, à cause de cette rechute, mon dossier à la

CSST est retourné dans la filière réadaptation sociale et je reçois à nouveau des prestations. Pour le reste, nous sommes tous à la recherche d'une solution pour mon avenir même si nous ne cherchons pas au même endroit.

La CSST m'envoie consulter d'innombrables spécialistes, bon gré mal gré. Une soixantaine au total. Avec autant de diagnostics sur mon pitoyable état, des tas de rapports que je classe tantôt par ordre de dates, tantôt par ordre de maladies...

Quatre ans après l'accident, je sais lesquelles de mes douleurs ne me quitteront jamais; en fait, je sais que j'ai atteint mon «plateau de récupération» et que je risque de «nouvelles complications».

Cependant, j'ai une consolation: mes nombreux handicaps sont presque invisibles et les gens ne s'en rendent pas compte à première vue. Débarrassée du fauteuil roulant, puis des béquilles, il me reste la canne qui, finalement, me donne un petit air aristocrate... Mon visage n'a gardé aucune trace de l'accident et les treize cicatrices réparties un peu partout sur mon corps prennent de plus en plus l'allure de fines égratignures. Ma boiterie ne sera remarquée que par les fins observateurs et la déformation de mon bassin et de ma cage thoracique n'est apparente que lorsque je suis nue. Bref, le pire ne se voit pas et mes douleurs, parfois aiguës, parfois supportables, ne viendront pas à bout d'un coeur aussi heureux de battre que le mien.

Mes migraines sont beaucoup plus fréquentes qu'avant l'accident mais qui pourrait prétendre être incapable de fonctionner à cause d'un mal de tête

qui, du reste, finit toujours par passer? Le stress s'est incrusté dans mes mâchoires mais le temps finira peut-être par l'en déloger. L'espoir compte toujours sur le temps.

Ma passion pour la psychologie ne fait qu'augmenter. Je vais bientôt terminer un programme de premier cycle et m'inscrire en maîtrise. Certains cours sur la croissance personnelle et la relation d'aide m'ont permis d'établir des liens entre ma misère et celle des autres. J'ai risqué des mots lourds d'émotions devant des profs et des groupes d'étudiants. J'ai cru d'abord qu'être une bonne psychologue, c'était avant tout pouvoir s'exprimer, s'expliquer. Ensuite, j'ai compris que la peur d'être jugée n'a de sens que pour la personne qui est elle-même portée à juger. Dieu merci, je me suis débarrassée de ce genre de peur et je crois maintenant qu'être une bonne psychologue c'est, entre autres, saisir le drame intime de l'être qui a besoin d'aide et c'est pouvoir le guider pendant qu'il le vit. La tâche du thérapeute consiste avant tout à lui permettre de s'exprimer, crier, pleurer, dire, halluciner, délirer ou ne rien dire, le plus grand danger étant de vouloir à tout prix décider pour lui. Je le sais pour avoir trouvé seule mes solutions. grâce aux thérapeutes qui furent capables d'écouter ma douleur jusqu'au bout. De là aussi l'importance du silence en thérapie comme ailleurs; c'est un espace pour se découvrir.

Je ressens maintenant le besoin d'un autre lieu que la thérapie pour m'exprimer, d'un refuge pour écrire. Un an après le règlement, je décide d'acheter encore un peu de paix.

Originaire des Cantons de l'Est, je connais très peu les Laurentides. Suffisamment toutefois pour les aimer et même avoir envie de m'y installer. Je cherche une belle petite «cabane» bien solide pour m'abriter, un endroit plein d'âme et de charme. Intuitivement et sans aucune recommandation, je me rends à Saint-Sauveur, je me présente à la Maison Léger et je fais part de mon rêve à madame Janovich; elle m'écoute attentivement avant de me conseiller. Je reviens chez moi avec des cartes routières et sa carte d'affaires.

Trois semaines plus tard, je visite une quinzaine de chalets dans la région de Saint-Sauveur. Je cherche un gîte de tout repos, à l'écart des explosions au propre comme au figuré. J'ai besoin de silence parce que je veux écrire un bout de ma vie et étudier la psychologie.

Je visite les alentours du lac Écho et, tout de suite, Morin Heights me paraît la terre promise.

La voilà! Une maison de bois rond, un immense foyer en pierre des champs, des fenêtres qui ouvrent sur de magnifiques sapins. Mais plus encore, un bonheur que je veux saisir à pleines mains. Cathy Janovich a compris ce qu'il me fallait; nous ferons toutes deux une bonne affaire.

Ici, je n'y entends ni avion, ni sirène, ni perforeuse à ciment. Seulement le vent, le chant des oiseaux et le bruit de mon crayon sur le papier. Je jouis de ma nouvelle vie, je passe mon temps à louer Dieu des forces de la nature. Aucun bateau-moteur sur le lac Écho. Des planches à voile, des canots, des voiliers, mon pédalo. Et Charlebois qui pianote quelque part au bord de l'eau.

Un vieil ami, Marcel Langelier, expert en ingénierie, a passé la maison au peigne fin. Sans son aide, sans sa générosité, jamais la maison n'aurait bravé nos quatre saisons. Je pourrai donc m'y réfugier plusieurs mois par année; un nouvel espace pour une sérénité toute neuve. La vie est pleine de chances; à nous de les saisir. Moi, j'ai la chance d'avoir les meilleures/rs amies/is du monde...

CHAPITRE 35

Septembre 1982.

Combien de nuits ai-je passées à repenser à l'atrocité des scènes que nos sauveteurs ont dû affronter pour nous secourir! Des bras et des jambes amputés, des corps décapités, d'autres accrochés dans des branches d'arbres, et d'autres encore qui gisaient ici et là dans le champ, certains encore attachés à leur siège d'avion...

Un bain de sang. J'entendrai toujours leurs voix crier: «Pas elle!», «Pas lui!», «Prends celle-là!», «Prends celui-ci!», «Viens vite!», «Attention! Ça va exploser!», «Il se meurt...», «Il est mort», «Elle est morte», «Il vit encore, tire-le de là.» ... L'horrible

nécessité de choisir... les plus blessés, les plus jeunes... Laisser mourir certains pour sauver celles, ceux qui avaient encore une chance... en sachant que les mourants entendent, que l'être qui agonise devant soi est peut-être conscient, qu'il essaie de vous dire «Je vous en supplie, délivrez-moi de là!» et que ces mots qu'il ne peut plus prononcer meurent sur ses lèvres en même temps que lui... Ce soir-là fut probablement aussi pénible pour les sauveteurs que pour les mourants.

Si mes renseignements sont justes, j'ai été la première à quitter le champ des mourants. Plus tard, j'ai lu dans les journaux que certains passagers sont morts dans l'ambulance, je me suis sentie doublement coupable vis-à-vis de ceux qui n'ont pas eu ma chance. Mais j'ai aussi remercié Dieu et mes sauveteurs inconnus pour ces quelques minutes auxquelles ma vie était suspendue.

Mon avocat détenait la liste des survivants, la liste des victimes et la liste des sauveteurs, ces derniers ayant dû, pour la plupart, témoigner à l'enquête du coroner. Deux hommes s'étaient présentés devant le juge pour décrire la femme blessée qu'ils avaient délivrée, moi en l'occurence. Le premier est le sergent Paul Bégin, qui, de sa cuisine, avait vu l'avion en flammes survoler sa maison. Aussitôt il était sorti en courant, avec un mégaphone pour appeler à l'aide. Plusieurs personnes ont vu comme lui l'avion en détresse dans le ciel et ont prévu le crash inévitable; c'est pourquoi nous avons été secourus relativement rapidement. Un autre homme, Marcel Fiset, s'était présenté à la barre des témoins lorsque le coroner avait prononcé mon nom. Il circulait en

automobile avec sa petite fille de dix ans; c'est l'enfant qui a prévenu son père qu'une boule de feu volait dans le ciel. Constatant que l'appareil allait s'écraser, ils sont accourus aussitôt sur les lieux.

J'ai attendu deux ans avant d'exprimer ma gratitude à monsieur Fiset. Un jour pourtant, je prends mon courage à deux mains et je me décide à lui téléphoner. Les mots sont pauvres pour exprimer des sentiments aussi forts: «Comment pourrais-je vous remercier?» J'insiste pour qu'il me réponde.

«Nous rendre une visite me semble le plus beau cadeau que vous puissiez nous faire. Mon enfant n'est pas tout à fait remise du choc, m'explique-t-il. C'est que vous étiez tellement...

— Dites-lui que je me porte bien et que seule une canne trahit mes problèmes de santé. J'irai vous voir.»

Je ne suis jamais retournée à Québec depuis ma sortie de l'hôpital. Reste à voir comment je supporterai cette émotion. Lyse m'accompagne. Nous allons d'abord chez le sergent Bégin. En arrivant devant sa maison, il me semble que mon coeur va éclater. L'aéroport est tout près et un avion passe justement au-dessus de son toit. Je regarde le ciel et tout à coup je me souviens des vrilles de notre appareil quelques secondes avant le crash, tout près d'ici. Étourdie, je baisse les yeux et je vois, juste devant moi, un colosse: mon bon samaritain.

«Venez prendre un café», nous offre-t-il avec chaleur en me serrant la main. Il me regarde intensément; mon visage lui est sûrement étranger, une fois nettoyé de son sang. Maladroitement, je dis: «Merci». Si seulement je pouvais inventer un autre

mot... Et je fonds en larmes. Le sergent Bégin répond à toutes mes questions, me donne mille détails que je brûle de connaître mais l'émotion est trop forte; je ne saisis presque rien. Nous sommes tous deux bouleversés. Je regarde les photos des passagers, des morts et des blessés. Leurs visages resteront toujours imprimés dans ma mémoire.

«Allons chez monsieur Fiset, propose le sergent. Il nous attend.»

Moi qui ai réappris à marcher, il me semble soudain que mes jambes ne m'obéissent plus; cette enfant me regarde venir vers elle avec dans les yeux une telle angoisse, une telle appréhension, un tel bouleversement que je dois faire tous les efforts du monde pour ne pas m'effondrer à ses pieds. Elle n'aime plus les promenades en auto. Son drame à elle ne s'est pas passé dans un avion mais dans une voiture. Elle fut l'une des premières à voir ce champ parsemé de cadavres et de débris humains. Pourquoi a-t-il fallu qu'une enfant soit témoin de ce massacre?

Elle regarde mes jambes. J'hésite un peu et je relève mon pantalon, pour lui montrer que la masse de chair déchiquetée et sanglante est redevenue un vrai genou, miraculeusement reprisé. Les yeux ronds, elle s'étonne et examine ma cicatrice avec tant d'intérêt et d'émerveillement que je comprends ce que son père avait voulu dire par «Venez nous rendre visite. Ce sera le plus beau des cadeaux.»

Je viens de délivrer une fillette de son cauchemar.

CHAPITRE 36

Après plus de cinquante aller et retour à la CSST, quatre médecins mandatés pour établir le taux «final» de mes incapacités physiques, psychologiques et sociales m'examinent une «dernière» fois dans les bureaux de la Commission. Un fait au moins est maintenant officiel: mon état actuel — et, semble-t-il, permanent — ne me permettra pas de reprendre mon ancien travail, ni aucun autre d'ailleurs. La CSST est enfin formelle là-dessus et en avise mon employeur. Compte tenu de ma condition — et non pas à cause de mes ambitions académiques, la Commission ne peut pas me demander de reprendre un emploi rémunéré. Depuis plus de

quatre ans, mon état a empiré et personne (ni eux ni moi) ne peut miser sur l'amélioration de ma santé. Mon bassin demeure enflé et constamment douloureux, mes difficultés respiratoires sont de plus en plus évidentes, et cela en plus de tous mes autres problèmes physiques. Il faut bien que la CSST se résigne à conclure cette histoire.

Malgré la brutalité du verdict, malgré la précarité de ma santé, je ne perds pas courage ni espoir. Je poursuis mes études à bout de souffle, mais jamais à bout de nerfs. Je cultive dans un coin de mon esprit l'espérance de pratiquer un jour le métier de psychologue. Dans un bureau privé, je pourrais choisir mes heures de travail, tenir compte des hauts et des bas de ma santé. Bien sûr, ce type de pratique n'assure aucune sécurité mais j'ai appris à faire confiance à la vie et à ne pas trop m'en faire pour l'avenir. Et puis, il y a tout de même la fameuse pension de la CSST...

Si l'on ne peut plus travailler à la suite d'un accident de travail, la CSST, après étude (très sérieuse, croyez-moi), nous verse une rente en guise de compensation. Cette pension à vie est calculée en pourcentages en fonction du salaire de la victime au moment de l'accident, de son âge et de la date de son accident. Entre-temps nos lois risquent de changer. Pour cette raison, fort logique d'ailleurs, tout est calculé en fonction de la date de l'accident et de ses séquelles.

Je viens de recevoir le rapport final de la CSST:

Le DAP (déficit anatomo-physiologique) en psychiatrie est maintenu à 10%. Nous ajou-

tons à ce 10% un DAP de 42% en orthopédie se divisant ainsi:

15% pour son genou
10% pour son bassin
2% pour son cubitus
5% pour ses côtes
10% pour sa paralysie du sciatique poplité externe

Par ailleurs, la réclamante a déjà eu 7% en pneumologie, 3% en chirurgie générale.

Donc, le DAP global et final chez cette réclamante est de 72% se divisant comme suit:

42% orthopédique
10% psychiatrique
7% pneumologique
3% chirurgicale
10% (incapacités sociales)
72% Total d'incapacités permanentes.

Il me reste 28% pour fonctionner, quoi! Lire ça, noir sur blanc, a produit sur moi deux effets: d'abord, le choc d'apprendre l'ampleur des dommages que j'ai subis et deuxièmement l'espoir inévitable de les voir «dédommagés».

Effectivement, une rente mensuelle de quelques centaines de dollars me sera versée. Quant aux 72% d'incapacités, j'ai décidé de ne pas trop y croire, en autant que possible. Le plus important au fond, c'est l'attitude qu'on a devant la vie. C'est comme pour la mort; on sait qu'elle nous attend et qu'on n'y échappera pas. Pourtant, on n'y croit pas tout à fait et c'est ce qui nous aide à vivre. Donc, je sais jusqu'à quel point je suis malade, comme tout le monde sait

qu'un jour la mort viendra les chercher. Inutile d'en faire un drame.

Cela dit, je n'essaie pas de fuir ni la réalité de la mort ni celle de la maladie. Je tiens seulement à mettre l'accent sur la vie. Plus on aime la vie, plus il devient possible de composer avec la mort. Sans doute, est-ce la raison qui m'incite, en tant qu'être humain et que psychologue, à vouloir un jour accompagner les mourants dans la dernière étape de leur vie. Pendant que j'agonisais, je ne pensais pas à ça et si, aujourd'hui j'étais mourante, jamais il ne me viendrait à l'idée de soutenir un autre mourant. Qui d'autre peut mieux le faire qu'un être bien en vie et bon vivant. Il faut mettre l'accent sur la vie, tant qu'on vit, et même avec un mourant. Un mourant est encore un vivant et tant que je vivrai, rien ne me fera mourir. Même pas mes 72% d'incapacités. Seule la mort elle-même me fera mourir, jamais les choses de la vie. Je vivrai mes 28% à cent pour cent et j'ai l'intention de vivre longtemps.

J'ai un avenir. Bien sûr, l'argent de Québécair et de la CSST calme mon esprit. S'il advenait que je ne puisse jamais m'asseoir de l'autre côté de la table en thérapie, il me restera encore le plaisir de discuter des beautés de la vie avec deux ou trois geais bleus sous mon paquet de sapins. Un acre de verdure facilite la conversation. C'est ça gagner sa vie. Moi, j'ai gagné mon ciel dans les airs, avant de revenir sur cette belle terre. J'aurai au moins ma fortune d'amis, et un ami ça n'a pas de prix.

ÉPILOGUE

Juillet 1985, Morin Heights.

La première chose que j'ai faite en entrant dans la maison, c'est d'allumer un bon feu pour chasser l'humidité; un mois et demi sans venir ici, cela ne m'était encore jamais arrivé...

Je reviens d'un voyage de quatre semaines en France et en Italie avec Lyse et Jean-Marie, qui, lui, est venu nous rejoindre à Rome avant de repartir pour la Grèce. Et si j'ai éprouvé une certaine nervosité — pour ne pas dire une nervosité certaine —, au moment du décollage surtout, les deux trajets en avion se sont finalement très bien passés. Je me

suis assise à l'avant de l'appareil même si les statistiques de survie sont meilleures, paraît-il, à l'arrière; je supporte très mal de voir toutes ces têtes qui dépassent des sièges devant moi, et je ne peux pas regarder les agents de bord qui donnent toutes les directives de sécurité en cas d'accident... Et puis, pour être tout à fait franche, je ne suis pas sûre d'avoir le courage de survivre à un deuxième crash! Bref, je préfère m'asseoir en avant pour une série de «raisons» plus ou moins claires qui relèvent moins de la raison que de l'émotion; en avant, une fois le décollage passé, et après un ou deux verres de vin blanc, j'arrive à faire un voyage presque agréable.

Finalement, je n'étais peut-être même pas la passagère la plus énervée. Il y a eu tellement de bombes, de détournements et de crashes ces derniers temps, que les autres ne semblent pas beaucoup plus rassurés...

Cet été ressemble à un bilan. Dans mon cas, le cliché qui consiste à écrire qu'on tourne une page, qu'on passe à un autre chapitre de sa vie, s'applique littéralement. Dès mon retour, le téléphone a sonné: c'était ma maison d'édition. Mon livre sort en octobre. Depuis, j'ai passé la semaine à lire, à relire et à corriger les dernières épreuves de mon manuscrit, dont il ne me reste qu'un chapitre à écrire, celui-ci, en guise de conclusion.

J'ai fait autre chose cette semaine: j'ai rencontré Paul Frappier, mon directeur de «thèse», afin de lui soumettre mon projet de mémoire de maîtrise qui s'intitule: «Le survivant comme sauveteur et comme victime: étude exploratoire des séquelles

psychologiques rapportées par des survivants à des catastrophes aériennes».

L'aspect théorique de ce mémoire se fondera sur six interviews en profondeur avec des agents de bord qui ont survécu à une tragédie aérienne, trois d'entre eux ayant subi à la fois des traumatismes physiques et psychologiques, et trois ayant subi un choc psychologique sans avoir été blessés physiquement.

Ce sujet semblera peut-être saugrenu à ceux qui ignorent combien il est près de moi. Pour les autres, il sera évident qu'il est lié de très près à mon histoire.

J'ai été longtemps obsédée, et je le suis sans doute encore, par le stress qu'a vécu ce jeune équipage juste avant de mourir. Travailler là-dessus est sans doute une façon d'atténuer ma peine à l'idée qu'aucun d'eux n'ait survécu. Ce stress dont ils ne pourront jamais parler eux-mêmes a pu être mesuré à la seconde près par le biais de certaines techniques bio-médicales. Le rapport du ministère des Transports est éloquent sur le poids immense de la responsabilité qu'ils ont individuellement porté jusqu'au dernier moment et qui s'est inscrit dans toutes les fibres de leur corps: «le taux d'acide lactique contenu dans les tissus, déterminé lors de l'autopsie, laisse penser que le commandant a été soumis à un stress important pendant environ 15 à 18 secondes, alors que le premier officier lui, a subi la même réaction pendant environ 8 secondes... L'hôtesse a subi un stress très important d'environ 7 secondes.»

Paul Frappier et Robert Letendre ont accepté mon projet de mémoire. Mais autre chose me préoccupe

à la veille de la publication de mon livre où tant de souffrances sont exposées au grand jour. Traditionnellement, le psychologue est un individu anonyme, lointain, taciturne, qui garde jalousement le secret sur sa vie privée et ne livre que rarement son intimité. Il semble que cette réserve fasse partie des règles du jeu et ait en soi un effet thérapeutique.

Or, voilà que je m'apprête à publier le récit détaillé des événements et de la démarche qui m'amèneront d'un avion en flammes à la Corporation professionnelle des psychologues du Québec. Ai-je raison de poser un tel geste? Mon malaise est-il justifié d'un point de vue éthique? Paul Frappier me rassure: «Le psychologue a droit lui aussi d'exprimer ses opinions, de prendre position. Si la plupart d'entre nous ne le faisons pas, c'est souvent à cause de nos défenses, pour nous protéger. Tu agis différemment et tu prends le parti de ne pas te contenter d'un rôle de miroir; c'est un geste courageux dont tu peux être fière.»

Il est vrai que j'ai fait ce choix dès le début. C'est effectivement mon expérience intime qui m'a donné envie d'étudier la psychologie et d'en faire un métier. J'aurais pu choisir un domaine moins près du choc que j'ai vécu, mais c'est au contraire cette proximité qui m'a stimulée tout au long de mes études, et qui me stimule encore. Alors, pourquoi le cacher?

Je visionne la vidéocassette de l'émission «Défi: Survivre» que j'ai enregistrée en septembre 1984 dans le cadre d'une série sur les accidents de travail; ces 13 émissions ont été produites par la CSST et rachetées ensuite par Radio-Québec qui les a diffusées au cours de l'année.

Je regarde mon image sur l'écran et plus que d'habitude je suis frappée par l'infinie tristesse qui se lisait encore sur mon visage à cette époque, par la peur qui dilatait encore mes yeux. Depuis, si mon état physique demeure stationnaire, il reste que j'ai enfin retrouvé une joie de vivre et une force jusque-là insoupçonnée.

Des centaines de fois, j'ai pensé à tous les facteurs qui m'ont permis de survivre, d'abord au crash, puis à la maladie. Premièrement, il y a la volonté de Dieu. Puis, l'espoir que m'a donné l'hôtesse Danièle: «Vous serez sauvés, je vous le promets.» Mon excellente santé de l'époque, qui m'a donné la force de résister jusqu'à l'arrivée des secours. La rapidité des secouristes, et du personnel de l'urgence et de la salle d'opération. Mon âge. Le fait de n'avoir jamais fumé (à cause du poumon perforé). L'endroit où je suis tombée, la neige qui a amorti ma chute. Le fait que j'aie débouclé ma ceinture? Je ne sais pas: certains passagers sont morts attachés à leurs bancs, d'autres ont survécu, attachés aussi. L'amour, l'amitié, les soins, le climat de sécurité que m'ont donnés inlassablement mes proches, sans qui jamais je n'aurais pu tenir le coup. Les mots «je t'aime» qui sont les plus grands adversaires de la mort. Ma résistance, mon entêtement qui m'ont alimentée en courage et en espoir alors que tout combat semblait inutile et désespéré. L'écriture, les thérapies qui m'ont aidée à reconstruire ma vie en miettes. Tout ça mis ensemble.

Mais au-delà de ces facteurs, il me semble que j'ai survécu grâce à ma force vitale, à un amour de la vie ancré si profondément en moi qu'il a surmonté

toutes les épreuves. C'est cet amour de la vie que j'ai envie de transmettre à d'autres.

J'ai appris de ce cauchemar. Je suis plus heureuse qu'avant, plus sereine, parce que je suis plus consciente de tout. D'être née du ventre de ma mère, d'avoir vécu, d'être morte dans le ventre d'un avion et d'avoir survécu. De vivre. Plus consciente de chaque battement de la vie, de chaque vibration, de chaque frémissement.

Plus consciente de la mort aussi. J'ai gardé de cette expérience le besoin de regarder la mort en face, de l'apprivoiser, de la considérer comme inhérente à la vie. J'ai attrapé dans ce crash la rage de vivre et de respecter la vie jusqu'au dernier instant, jusqu'au dernier souffle.

Je veux travailler avec des survivants mais, avant cela, avec des mourants. Peut-être pour apprendre à ne pas vivre chaque départ comme un abandon.

Cinq ans pour sortir de cet avion, atterrir dans une nouvelle vie et repartir... ailleurs.

Je tiens à remercier très sincèrement:

Le docteur Suzanne Leclair, pour avoir été capable de supporter et de permettre les grands silences, les larmes et les moments très douloureux;

Rodrigue Tremblay, pour tous ses précieux conseils durant ma convalescence et pour son appui dans mes démarches pour des études universitaires;

Avrum Orenstein, pour sa compétence professionnelle et pour le règlement que je considère comme une victoire. Mais surtout pour son immense dévouement à ma cause.

Le docteur Nigel Dienes, pour m'avoir «guérie» de mes phobies post-traumatiques; pour m'avoir aidée à surmonter les nombreux deuils qu'il m'a fallu faire à tous les niveaux, pour m'avoir donné de nouveaux espoirs;

Le docteur Jude Carrier, le docteur Laval Leclerc et toute l'équipe médicale de l'hôpital de l'Enfant-Jésus à Québec, pour leurs soins profondément humains qui ont contribué largement à ma survie;

Diane Poulin pour sa chaleur, pour m'avoir apprivoisée à la solitude et pour m'avoir initiée à de précieuses lectures;

Le docteur Alexandre Hadjipavlou, pour la qualité de ses soins et pour avoir eu le courage de s'impliquer dans une expertise médicale;

Gaétan Lévesque, pour ses soins infiniment précieux et pour sa présence dans les pires moments. Sans lui, je ne suis pas certaine que j'aurais survécu;

Paula Tepper, pour m'avoir sortie de mon fauteuil roulant;

Ma mère, pour m'avoir donné la force de combattre, la volonté de guérir, et par-dessus tout, pour m'avoir donné la vie.

Tante Gertrude et oncle Pierre, pour leur chaleur, leur tendresse et leur affection;

Mes frères Bernard et Pierre, et ma soeur Danielle, pour leur soutien moral et pour nos rapports des plus affectueux;

Messieurs Fiset et Bégin, mes sauveteurs, pour m'avoir tirée des décombres;

Nicole Cailler, pour sa grande amitié et sa présence soutenue avant, pendant et après la maladie;

Michel Béliveau, pour sa chaleur, sa délicatesse et son sourire réconfortant;

Luce Bertrand, pour son aide, sa sincérité et pour la justesse de son expertise psychologique;

Diane Morin, pour son amitié, et pour avoir dactylographié mon premier manuscrit;

Francis Amideneau, pour avoir participé à la reconstruction de ma vie;

Paul Frappier, pour avoir accepté de diriger mon projet de recherche sur la psychologie du survivant;

Yolande (Plume) Fontaine, d'abord pour avoir cru en mon manuscrit, ensuite pour l'avoir proposé aux Éditions du remue-ménage;

Toute l'équipe des Éditions du remue-ménage pour le coeur avec lequel elles font leur métier, et plus particulièrement leur collaboratrice Sylvie Dupont pour la compétence — et surtout pour la sensibilité — dont elle a fait preuve dans l'*editing* de mon manuscrit;

Enfin, à tous ceux et celles qui ne m'ont jamais lâchée «pour autant», je vous dis: merci!

ANNEXE I

Cette patiente est une femme de 29 ans qui a été évaluée à notre département à la fin de septembre 1979 et qui, par la suite, fut hebdomadairement en psychiatrie.

Mademoiselle de Montigny s'est adressée à nous parce que, depuis l'accident d'avion dans lequel elle fut impliquée en mars 1979, elle n'avait pu récupérer psychologiquement et qu'elle se trouvait extrêmement préoccupée par son incapacité à retravailler dans un emploi à pression élevée, emploi qu'elle a toujours fait et aimé dans le passé. Elle souffrait aussi d'insomnie, et avait des attaques de panique lorsqu'elle entendait le tonnerre ou voyait des éclairs, ce qui lui rappelait l'écrasement d'avion. Son histoire psychiatrique passée démontre qu'elle a vu un psychologue à l'âge de 10 ans suite à la séparation de ses parents mais il semble qu'elle a bien fonctionné depuis ce temps et jusqu'à cet accident.

L'état mental en septembre 1979 était le suivant: une jeune femme, âgée de 29 ans, avec cheveux longs, mince, élégamment mais sobrement vêtue. Elle marche avec une canne et elle boite. Elle s'exprime de façon précise et concise. Elle raconte des événements très dramatiques sans dramatiser et quand elle devient très triste (lorsqu'elle parle de son incapacité présente à travailler à son emploi), elle se bat contre ses larmes. Elle devient anxieuse lorsqu'elle parle de l'accident lui-même. Elle nie être suicidaire. Il n'y a pas d'illusions ni d'hallucinations. Il n'y a pas d'évidence de psychose. Les fonctions cognitives sont sans remarque. L'insight est modéré.

Au cours de sa thérapie, mademoiselle de Montigny put maîtriser un peu l'anxiété qu'elle avait vis-à-vis l'accident: elle était capable de parler plus librement de l'accident, de voir des photos de l'accident, etc. Elle a aussi rapporté pouvoir dormir mieux. Elle est aussi devenue plus consciente de sa dépression qui était reliée aux pertes causées par l'accident: incapacités physiques permanentes et incapacité de reprendre le niveau de fonctionnement au travail.

L'état mental en décembre 1979 a changé de la façon suivante. La patiente a gagné du poids et sa démarche est meilleure. Elle est moins anxieuse lorsqu'elle parle de l'écrasement mais se sent plus déprimée, pleurant souvent et plus librement durant les sessions.

Le reste de l'état mental est tel que décrit en septembre 1979.

Le diagnostic est une névrose traumatique.

L'incapacité peut être mesurée en fonction de l'impossibilité d'un retour au travail. Nous estimons que depuis l'accident, son incapacité de retour au travail est de 100% et il est probable qu'elle restera ainsi pour les prochains mois. Il est impossible pour nous d'estimer cette incapacité pour une période prolongée.

Nous avons recommandé à la patiente de continuer la psychothérapie en janvier.

Dr Zimmerman
Psychiatre

Dr Leclair
Psychiatre

ANNEXE II

Sujet: référence numéro 280384

Patiente de 29 ans, qui a subi un accident d'avion le 29 mars 1979, admise à l'hôpital de l'Enfant-Jésus avec un problème de fractures de côtes multiples et emphysème sous-cutané qui a nécessité une intubation prolongée.

Du point de vue orthopédique, cette patiente présentait une fracture isolée de ⅓ moyen du cubitus droit, une fracture des deux branches iléo et ischio-pubiennes du bassin du côté droit. Au niveau du genou gauche, elle présentait une entorse de grade III avec arrachement du ligament croisé postérieur au plafond, déchirure de la capsule postéro-externe et sub-luxation externe du genou. Étant arrivée en état de choc, il a été difficile de préciser s'il existait des lésions nerveuses au niveau du membre inférieur gauche.

Le 30 mars 1979, on a pratiqué une ostéosynthèse de la fracture du cubitus par plaque à six trous, six vis. Au niveau du genou gauche, était pratiquée une réparation avec ré-insertion de toute la capsule postéro-externe du genou, une ré-insertion du croisé postérieur et la mise dans un plâtre en flexion à 45 degrés environ.

Du point de vue orthopédique, les suites ont été marquées par l'apparition d'une hypoesthésie dans la région du sciatique poplité externe avec paralysie du jambier antérieur de l'extenseur commun et propre des orteils.

La conclusion initiale quant à ce syndrome neurologique semblait être une neurapraxie du sciatique

poplité externe probablement dû soit à la subluxation externe lors du traumatisme, soit éventuellement encore à sa mobilisation lors de la réparation du ligament croisé postérieur.

Il conviendrait de pratiquer un examen électrique dans les semaines à venir et, en ce qui concerne l'entorse du genou, la patiente devrait être déplâtrée six semaines après l'intervention.

À son examen à l'urgence, la patiente était en état de pré-choc et présentait une dyspnée importante.

Une radiographie pulmonaire a montré la présence de multiples fractures de côtes à droite et un pneumo-hémothorax droit.

La patiente a eu une pleurostomie droite et quelques jours plus tard, elle a eu une nouvelle pleurostomie à droite due à l'accumulation de sang au niveau de la cavité pleurale droite.

Au cours de son hospitalisation, la patiente a eu différents examens biologiques et radiologiques. Au départ, on notait une hémoglobine relativement basse pour laquelle elle a eu de multiples transfusions.

La patiente a été intubée et mise sous respirateur pendant plusieurs jours aux soins intensifs. Au cours de son hospitalisation, une infection à staph fut mise en évidence et on a procédé à un traitement aux antibiotiques.

Par la suite, la patiente a également présenté un ictère progressif jusqu'à 8 g de bilirubine pour lequel elle a été examinée et, dans ses examens biologiques, on notait des enzymes hépatiques relativement normaux sauf pour S.G.P.T. légèrement élevé à 44 pour une normale de 5 à 25.

Par la suite, la phosphatase alcaline était élevée à 178 pour une normale de 20 à 80.

Les autres examens biologiques étaient relativement normaux.

Avant son départ, la patiente a eu une cholécystographie qui montrait une vésicule exclue et elle aura éventuellement une nouvelle cholécystographie à double dose.

À l'examen du jour, soit le 23 avril 1979, la patiente est relativement bien, elle présente un plâtre au membre inférieur gauche. Elle commence à se déplacer en chaise roulante.

Comme recommandations, il serait préférable qu'elle ait des soins à domicile pendant quelque temps et également des soins de physiothérapie une fois son plâtre enlevé. Je lui ai suggéré de contacter un orthopédiste qui pourra la reprendre à sa charge une fois à Montréal.

Docteur Jude Carrier

ANNEXE III

J'ai examiné la patiente à mon bureau dans le but de statuer sur l'incapacité causée par son accident.

Historique

L'interrogatoire et autres sources d'information révèlent que la patiente a été sérieusement blessée le 29 mars 1979 à la suite d'un accident d'avion. La patiente a été admise à l'hôpital de l'Enfant-Jésus à Québec le même jour. Elle a été traitée à cet hôpital puis elle a été transférée à l'Hôpital général juif de Montréal. Ses blessures étaient les suivantes:

1. Choc avec insuffisance respiratoire.
2. Fracture de côtes à droite avec pneumo-hémothorax droit.
3. Fracture du bassin.
4. Fracture du cubitus droit.
5. Déchirure ligamentaire du genou gauche.
6. Paralysie complète du nerf péronier gauche.

Johanne de Montigny a été transférée sous mes soins à l'Hôpital général juif, le 14 juin 1979. La patiente a été vue à la clinique d'orthopédie pour une douleur sévère au pied gauche. Le diagnostic de causalgie importante du pied gauche causée par un traumatisme et la paralysie du nerf péronier commun a été fait. Le plâtre a été enlevé et un autre plâtre cylindré a été appliqué pour six semaines. Le plâtre a été enlevé par la suite et elle a été référée en physiothérapie pour mobilisation du genou. Un appareil d'orthèse pour un pied tombant à gauche

a été prescrit et pendant les derniers six mois, elle a été traitée avec des analgésiques et des narcotiques pour la causalgie. Finalement, elle a démontré une grande amélioration et la causalgie est presque complètement guérie. Il reste une douleur résiduelle à la colonne lombo-sacrée, aux côtes droites, au genou gauche, une sciatalgie et une boiterie importante. La patiente se plaint aussi d'une fatigabilité très importante, ne peut marcher longtemps et ne peut procéder non plus aux travaux ménagers. Pendant sa récupération, elle a subi une cholécystectomie et une exploration du conduit biliaire au mois d'août 1979. Elle se plaint aussi d'une anxiété très importante avec signes de sinistrose et une phobie importante pour laquelle elle fut sous les soins d'un psychiatre.

Antécédents

Avant son accident, la patiente déclare qu'elle était en bonne santé et active dans son travail de secrétaire de ministre du gouvernement québécois. Elle a donc perdu ce qu'il faut considérer comme un travail stable.

Examen actuel

Présentement, cette patiente est une femme dont l'état de santé est compromis. Son comportement et son équilibre émotif sont normaux. Il y a une tendance à l'anxiété dans son attitude. Elle est apparemment courageuse et intelligente. Elle réussit assez bien à marcher malgré un pied tombant, une lombosciatalgie importante et une difficulté respiratoire.

En rapport avec ses blessures, elle se plaint de la présence de nombreuses cicatrices sur le corps, de vagues malaises, de mouvements brusques du genou gauche, de douleurs à la colonne lombo-sacrée, d'un pied tombant à gauche et de douleurs dans l'hémothorax droit.

Tête

Je note l'expression faciale d'une patiente souffrante avec anxiété importante.

Membre supérieur droit

Je note la présence d'une difformité de l'avant-bras droit. Il y a une callosité au tiers proximal du cubitus avec une cicatrice de 8 cm bien guérie. La flexion est dans la limite de la normale. L'extension est diminué de 5 degrés, de même que la rotation et la pronation.

Membre inférieur gauche

Elle déambule avec un pied tombant et porte une orthèse pour cette condition. Les extenseurs des orteils sont faibles et on peut les évaluer comme étant grade 4 avec normale 5. Elle n'est pas capable de marcher sur les talons ni sur le bout des pieds. Il y a une hyposthésie importante à la face latérale du pied et de la jambe gauche. Il y a une hypotrophie importante de la cuisse et du mollet d'à peu près 2 cm. Il y a une cicatrice de 1 cm au-dessous

du genou, à la face antéro-médiane, et 2 cm au-dessus du genou, à la face antérieure. La ligne interarticulaire est faible du côté latéral et il y a une instabilité minime du ligament latéral collatéral. Il manque 20 degrés de flexion complète. Les réflexes ostéo-tendineux démontrent que les réflexes du genou sont égaux et normaux mais les réflexes de la cheville gauche ne sont pas présents (réflexes ostéo-tendineux achiliens). Le signe de Lasèque est de 70 degrés.

Colonne lombo-sacrée

La flexion de la colonne lombo-sacrée est diminuée, elle est de 13 sur 10 avec le système de Schobar. Il y a des douleurs à la palpation de l'apophyse épineuse de L-3, L-4, L-5 et S-1 et aussi au sacro-iliaque bilatéralement.

Thorax

Il y a une diminution de l'expansion de la respiration. L'expansion est de 3½ cm. Il y a une déformation de l'épaule droite, l'omoplate est déplacée antérieurement et il y a de la sensibilité à la palpation de la face postérieure du thorax du côté droit. Je note la présence de cicatrices de 3 × 3 cm à la crête iliaque gauche et au-dessous du sein, de 2 × 2 cm.

Système neurologique

Il y a diminution de la sensibilité à la face latérale de la jambe et du pied gauche avec une faiblesse des extenseurs.

Radiographie

On complète notre examen avec une révision des radiographies. Cette révision démontre une fracture guérie de branches pubiennes, une fracture du cubitus bien consolidée. Les radiographies des poumons démontrent des fractures de T-3, T-4, T-5, T-6, T-7 à droite avec déplacement des fragments distaux et de l'omoplate. Déformation causée par le déplacement des fractures des côtes. Les radio graphies de la colonne lombo-sacrée démontrèrent une fracture de l'apophyse transversale de L-2, L-3, L-4 à gauche. Les radiographies du genou démontrent une ostéoporose post-traumatique et des signes d'anomalie de l'épine tibiale.

Discussion et opinion

La patiente a été sérieusement blessée, le 29 mars 1979, quand elle fut victime d'un accident d'avion. Elle a été très chanceuse de s'en tirer vivante. D'autre part, grâce au traitement très adéquat dont elle a bénéficié et à son jeune âge, on se trouve aujourd'hui en face de résultats dont la bonne qualité est plutôt étonnante. La patiente a subi plusieurs investigations de laboratoire. Il n'y a pas de doute que la paralysie complète du nerf péronier commun a montré une grande amélioration cliniquement et électromyographiquement. La sensibilité s'est améliorée mais elle reste avec une sciatalgie gauche importante qui peut être causée soit par une contusion du nerf sciatique au niveau du plexus ou des racines, soit par une hernie discale entre L-5, S-1. Il y a une déformation du thorax causée par des

fractures multiples des côtes et de l'omoplate avec déplacement et limitation de l'amplitude respiratoire. Il y eut des fractures de l'apophyse épineuse transversale L-2, L-3, L-4 de la colonne lombaire à gauche avec fracture importante et malformation du bassin. Elle souffre aussi de séquelles de la paralysie du nerf péronier commun avec un pied tombant. Il y a une limitation et une instabilité du genou, séquelles de la rupture ligamentaire. Elle montre une limitation des mouvements à l'avant-bras à cause d'une fracture du tiers proximal du cubitus; il y a une plaque de compression qui doit être relevée dans l'avenir. Cette patiente souffre sans contredit d'une sinistrose dont elle présente des signes et elle fait de l'anxiété. Elle est tendue; elle présente une nouvelle symptomatologie de phobie et d'anxiété post-traumatiques.

En conséquence des considérations qui précèdent, je suggère d'établir la réclamation sur les bases suivantes:

— Une incapacité totale permanente pour un an après son accident, avec révision;

— Une incapacité partielle permanente de 48% se délimitant comme suit:

2% pour fracture des apophyses transverses;
3% pour fracture du bassin;
5% pour la condition de son genou;
7% pour la paralysie du nerf péronier commun;
10% pour dysfonction motrice et sensitive des racines S-1;
1% pour fracture du cubitus;
3% pour un préjudice esthétique;
14% pour les dysfonctions respiratoires;

3% pour les problèmes d'anxiété post-traumatique.

Espérant le tout à votre satisfaction, veuillez me croire, votre tout dévoué.

Docteur Alexandre Hadjipavlou

N.B. Ce rapport médical est un rapport préliminaire. Une révision doit être faite dans trois mois.

ANNEXE IV

TRANSCRIPTION PARTIELLE DU RAPPORT OFFICIEL PUBLIÉ PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS, CANADA[1].

RENSEIGNEMENTS SUR LES FAITS

Déroulement du vol

Le 29 mars 1979 un Fairchild F-27 (CF-QBL), exploité pour le transport de passagers à horaire fixe, a quitté Dorval à 13 h 00 HNE (18 h 00 GMT) (toutes les heures sont indiquées en heure locale, heure normale de l'est (GMT moins 5 heures) pour l'aéroport de Québec en tant que vol 270. L'itinéraire devait alors l'amener à l'aéroport de Montréal Mirabel, en tant que vol 285, avec retour vers Québec en tant que vol 252. Le vol 252 est arrivé à Québec à 17 h 28, puis l'appareil, devenu le vol 255, devait redécoller à 18 h 45. Il n'y a eu aucun changement d'équipage.

À 18 h 37 min 40 s, le vol 255 a demandé l'autorisation IFR au contrôle au sol de Québec sur la fréquence 121.9 MHz. Le contrôle au sol a émis l'autorisation suivante à 18 h 37 min 49 s: «255 autorisé à l'aéroport de Dorval, 316 Felix direct

1. Les enquêtes d'accidents sont faites dans un but préventif. Les rapports se limitent aux circonstances pertinentes et sont publiées uniquement pour éviter la répétition des accidents.

Dorval, décollage 06, SID (départ normalisé aux instruments) numéro 1 (retranscription).» L'équipage a accusé réception de l'autorisation en la relisant correctement. À 18 h 43 min 52 s le vol 255 a demandé l'autorisation de rouler. Le contrôleur au sol l'a autorisé pour la piste 06 via la voie Bravo, la piste 30 et la voie Golf, en précisant que le vent était calme et en demandant au vol 255 de contacter la tour de Québec sur 120.3 MHz lorsqu'il serait sur la voie Golf.

Une fois sur la voie Golf, l'équipage a effectué les vérifications normales avant le décollage (voir figure 4). À 18 h 46 min 28 s, l'équipage a contacté la tour pour obtenir l'autorisation de décoller. La tour a autorisé le vol à s'aligner sur la piste 06 à 18 h 46 min 34 s et l'a autorisé à décoller à 18 h 46 min 54 s, en lui donnant l'instruction de contacter le contrôle terminal de Québec sur 119.5 MHz après le décollage.

Le commandant de bord était aux commandes et il a commencé à rouler à 18 h 48 min 43 s, comme semble l'indiquer sa remarque enregistrée au CVR (enregistreur de conversations): «Here we go» (on y va) (pour faciliter l'analyse, la réflexion du commandant «Here we go», à 18 h 48 min 43 s est considérée comme le temps 0 (t0)). Dix-sept secondes plus tard, le premier officier a annoncé: «Pouvoir sec normal, les deux bords» (puissance à sec normale sur les deux moteurs). Vingt-trois secondes près, il annonçait: «Seventy» (70 noeuds) comme l'exigent les procédures de la compagnie. À t29, le commandant a commencé doucement à cabrer. Les amortisseurs du train principal ont commencé à se décompresser, écrasant ainsi le microcontacteur de

fin de course qui a déclenché l'enregistreur des données de vol. À t31, un bruit sourd, provoqué par l'élongation de la jambe du train d'atterrissage, a indiqué que l'appareil venait de décoller. La vitesse indiquée a été établie à 95 noeuds (pour obtenir la CAS (vitesse corrigée) ajouter 4 kt).

À t36, un bruit fracassant (bang) venant du moteur droit qui se désintégrait a précédé à ce très important point. L'appareil volait à environ 103 kt IAS (vitesse indiquée) à 40 pieds au-dessus de la piste.

À t42, le commandant a entamé la procédure d'urgence de panne/incendie moteur. À t45 le contrôleur, qui avait remarqué que des flammes sortaient du moteur droit, a informé le vol 255 que le moteur droit était en feu et l'a autorisé à atterrir sur n'importe quelle piste. Entre t50 et tl:05, l'équipage a essayé de rentrer le train d'atterrissage sans succès.

L'appareil a monté jusqu'à environ 120 pieds au-dessus de la piste puis a entamé un virage à droite, apparemment afin de raccourcir le circuit, de rester à vue et d'effectuer un atterrissage d'urgence à l'aéroport. À tl:14, le commandant a demandé que l'hélice soit mise en drapeau. Jusqu'à cet instant, l'équipage ne savait pas que le moteur s'était séparé et que la roue du premier étage du compresseur ainsi que la section avant du moteur avec l'hélice et une partie du capotage étaient tombées sur la piste. À tl:24, l'extincteur n° 1 a été déclenché et l'appareil a continué son virage à environ 100 pieds du sol, à très faible vitesse. Le moteur était toujours en feu (voir les figures 4 et 5).

Alors que l'appareil s'approchait du Collège Sacré-Coeur, l'angle d'inclinaison a augmenté et l'avion a commencé à descendre jusqu'à l'écrasement. L'écrasement a eu lieu sous une assiette de piqué, avec l'aile droite basse, à environ 80 noeuds. L'incendie très important qui a éclaté après l'écrasement a détruit la majeure partie de la section du fuselage qui est à l'avant des ailes.

Au moment de l'impact, le train d'atterrissage était sorti et verrouillé, les volets étaient braqués pour le décollage (16.5 degrés) et le moteur gauche était à pleine puissance.

L'accident s'est produit par une nuit noire, avec un ciel couvert et une visibilité de un mille dans le brouillard.

L'appareil s'est écrasé à 18 h 50 min 31 s, soit 1 minute 48 secondes après le décollage (t0) et 1 minute 12 secondes après l'explosion du moteur (bang). Le point d'impact était situé à environ 4 200 pieds du seuil de la piste 30, à 710 pieds au nord de l'axe de piste et environ 80 pieds en-dessous de l'altitude de la piste (voir figure 4).

Tués et blessés

Blessures	Équipage	Passagers	Autres
Mortelles	3	14	0
Graves	0	6	0
Légères/aucune	0	1	0

Dommages à l'aéronef

L'appareil a été détruit à cause de l'impact et de l'incendie.

Renseignements sur le personnel navigant

Le commandant était assis en place gauche. Il était âgé de 31 ans et était détenteur d'une licence valide de pilote de ligne annotée pour le F-27 et le BAC I-II. Il était entré au service de la compagnie en septembre 1974 et avait été promu commandant sur F-27 en décembre 1978. Il totalisait 5 200 heures de vol. Il avait accumulé 2 434 heures avant de rentrer au service de la compagnie. Au moment de l'accident, il totalisait 565 heures sur F-27 dont 249 en tant que pilote commandant de bord.

Au cours des sept derniers jours, il avait accumulé 26 heures de vol et 84 heures au cours des 30 derniers jours. Au cours des 90 derniers jours, il avait effectué un total de 185 heures de vol. Sa dernière vérification de qualification remontait au 23 février 1979 et sa dernière vérification de compétence en vol au 29 novembre 1978. Il avait passé ces deux épreuves sur F-27. Son dernier examen médical remontait au 22 janvier 1979. Il avait été de repos pendant les trois jours précédant la date du vol et au moment de l'accident, il avait été de service pendant 7 heures 35 minutes.

Le premier officier était assis en place droite. Il était âgé de 27 ans et était détenteur d'une licence valide de pilote de ligne annotée pour le F-27. Il était entré au service de la compagnie en mars 1978; après un contrôle de vol, il avait été affecté sur F-27 en tant que premier officier le 10 avril 1978. Il totalisait 4 787 heures de vol dont 687 heures sur F-27.

Au cours des sept derniers jours, il avait effectué 6 heures de vol et 72 heures au cours des 30 derniers

jours; au cours des 90 derniers jours, il avait effectué 195 heures de vol. Sa dernière vérification de compétence en vol sur F-27 remontait au 20 septembre 1978 et il avait passé sa vérification de qualification le 4 janvier 1979. Son dernier examen médical remontait au 14 septembre 1978. Il avait été de repos les deux jours précédant la date du vol. Au moment de l'accident, il avait été de service pendant 7 heures 35 minutes.

L'agent de bord, qui était âgée de 24 ans, était qualifiée sur F-27. Elle avait été engagée par la compagnie en mai 1977, date à laquelle elle avait commencé sa formation. Son dernier stage de reconduction remontait à avril 1978.

RENSEIGNEMENTS SUR L'AÉRONEF

La dernière vérification «A» avait été effectuée à 41 067 h 21, le 27 mars 1979. Toutes les directives de navigabilité et les consignes de maintenance ont été appliquées.

L'appareil avait été construit d'après un certificat de type de la FAA 7A1 et avait été acheté neuf en juillet 1959. Il a été importé au Canada où il a reçu le certificat de navigabilité n° 0501178.

L'avion a été homologué et était entretenu conformément aux procédures approuvées par le ministère des Transports et toutes les modifications ont été effectuées. Aucune défaillance n'avait été signalée avant le dernier décollage.

RENSEIGNEMENTS SUR LE MOTEUR ET L'HÉLICE

La masse opérationnelle à vide de l'appareil était de 25 546 lb ce qui, avec les bagages et le lest, soit une masse réelle supplémentaire de 1 110 lb, donne une masse totale de 26 656 lb. Le poids des 21 passagers a été établi à 3 388 lb, ce qui donne une masse sans carburant de 30 044 lb. La masse brute au décollage avec 5 900 lb de JP4 et 106 lb de méthanol-eau, était de 36 050 lb. La masse maximale autorisée au décollage pour cet appareil est de 40 500 lb et les limites de centrage, train sorti, se situe entre 20% et 38% de la MAC (corde aérodynamique moyenne). Au décollage, le vol 255 était dans ses limites.

Calculs de masse et de centrage

Les enquêteurs ont effectué trois calculs détaillés de masse et de centrage: un lors du décollage, un lorsqu'une partie du moteur droit s'est détachée et un juste avant l'écrasement.

La répartition des passagers dans la cabine a pu être déterminée d'après des renseignements recueillis auprès des témoins. Celle-ci comprenait la répartition au décollage et après le feu moteur, lorsque certains passagers ont changé de place. Au décollage, la masse brute était de 36 050 lb et le centre de gravité se situait à hauteur de la station 376.44 (35.95% de la MAC).

Lorsque la section avant du moteur, l'hélice et le capotage se sont détachés, la masse brute a diminué à 34 957 lb et le centre de gravité s'est déplacé vers

l'arrière de 3.73 pouces, à hauteur de la station 380.17 (39.63% de la MAC).

Juste avant l'écrasement, après que quelques passagers se sont déplacés vers l'arrière, le centre de gravité a encore glissé vers l'arrière de 3.60 pouces, pour arriver à hauteur de la station 383.17 (43.18% de la MAC). Finalement, le centre de gravité s'est retrouvé à 5.25 pouces en arrière de la limite arrière.

Renseignements météorologiques

La prévision régionale annonçait une zone de basse pression qui devait passer au nord de la ville de Québec, tard dans l'après-midi. Un front froid s'étendant du sud-ouest, à partir de la dépression, devait passer au-dessus de la ville de Québec à 19 h le 29 mars. Un ciel couvert jusqu'à 12 000 pieds, avec plafond bas et averses au voisinage du front, était prévu. La prévision terminale, révisée à 16 h 25, prévoyait un plafond variant entre 600 et 1 500 pieds et une visibilité descendant à ¼ de mille dans le brouillard et dans la pluie. Le bulletin émis à 17 h 30 prévoyait un plafond variant entre 500 et 800 pieds, avec une visibilité chutant à ¼ de mille dans la bruine et dans le brouillard. Une amélioration était prévue après 19 heures, mais avec des risques continus de plafond à 300 pieds et de visibilité à ¼ de mille. Des vents légers ainsi qu'un givrage, de léger à modéré, dans les nuages étaient prévus, et, au niveau du front, l'isotherme 0 (niveau de congélation) était annoncé au niveau du sol.

L'observation de 19 h 00 a permis d'établir les conditions météorologiques au moment du décollage: ciel partiellement obscurci, nuages épars à

100 pieds, plafond mesuré à 600 pieds couvert, visibilité de 1 mille dans le brouillard, pression au niveau de la mer 1019.7 millibars, température 1 degré celsius, point de rosée 1 degré celsius, vents du 230 à 8 kt, calage altimétrique à 30.01 pouces de mercure, brouillard 1/10, stratus fractus 2/10, stratus 7/10. Une observation météorologique spéciale n'a pas été effectuée parce qu'une observation synoptique régulière était en cours au moment de l'accident. En fait, l'observateur qui se tenait auprès des instruments météorologiques, à côté de l'aérogare, a été témoin de l'accident.

Le vent en surface a été calme entre 14 h 25 et 18 h 00; l'observation spéciale de 18 h 25 a déterminé un vent du 240 à 3 noeuds. Aucun givrage n'était signalé à basse altitude et la stabilité de la masse d'air, ainsi que les vents légers, indiquent qu'il n'y avait aucune turbulence.

Le soleil s'est couché à 18 h 05; la nuit officielle commençait donc à 18 h 35.

Aides à la navigation

Tout le balisage de l'aéroport ainsi que les aides à la navigation et à l'approche, avaient été vérifiés au cours des trois heures précédant l'accident; ils étaient tous en état de fonctionnement et ne sont donc pas des facteurs d'accident.

Télécommunications

La tour de Québec contrôle la circulation aérienne à l'intérieur de la zone de contrôle intégral de Québec (rayon de 10 nm, jusqu'à 4 000 pieds ASL).

L'unité de contrôle terminal contrôle les vols IFR et offre un service d'information de vol à l'intérieur de l'espace aérien dont la responsabilité est déléguée par le centre de Montréal. Toutes les communications entre l'appareil et la tour étaient en français et ne constituent pas un facteur d'accident.

Renseignements sur l'aérodrome

L'aéroport de Québec (46 degrés 48'N, 71 degrés 24'W) est situé à environ 12 milles au nord-ouest du centre de la ville, à Ste-Foy. Au nord, la chaîne des Laurentides qui culmine entre 1 200 et 1 400 pieds ASL, se situe à une distance de 7 à 10 milles de l'aéroport. L'altitude de l'aéroport est de 239 pieds.

L'aéroport de Québec appartient à Transports Canada qui l'exploite sous licence publique; c'est un aéroport de catégorie «A».

L'aéroport est équipé de deux pistes, avec les voies de circulation nécessaires pour faciliter les mouvements des aéronefs.

Piste 06 - 24: 7,500 × 150 pi. (2,286 × 45.7 m), catégorie «A», ILS avant avec alignement de piste sur la 06, et un ILS arrière pour la 24.

Piste 12 - 30: 5,700 × 150 pi. (1,737 × 45.7 m), catégorie «B», approche ADF sur la piste 30. La piste 12 est limitée à la circulation en VFR.

Enregistreurs de bord

L'appareil était équipé d'un enregistreur de données de vol (FDR), et d'un enregistreur de

conversation (CVR). Ces deux enregistreurs ont été retrouvés, mais seul le CVR a permis d'extraire certaines informations utiles.

Le FDR était un enregistreur analogique à bobine métal, Fairchild 15600-502, n° de série 5801. Il était logé dans la queue, à l'arrière des lavabos et n'a pas été endommagé ni par l'impact ni par l'incendie. Ce FDR n'est pas prévu pour fonctionner entre le démarrage et l'arrêt des moteurs. Il est enclenché lorsque le microcontacteur de fin de course de la jambe du train d'atterrissage établit le contact, après l'extension complète de l'amortisseur. Pour ce vol, le FDR s'est mis en marche, mais lorsque le moteur droit s'est désintégré, le circuit a été endommagé et le FDR s'est arrêté. L'enregistrement n'ayant duré que 3 secondes, aucune information utile n'a pu être recueillie et les données fournies dans ce rapport sont établies à partir de calculs.

Le CVR (les renseignements pertinents extraits du CVR, enregistreur de conversations, sont inclus dans ce rapport), un Collins 642C-1, n° de série 655, a été retrouvé dans la baie radio, à l'arrière du siège du premier officier. La partie arrière du boîtier extérieur a été gravement endommagée par le feu, mais la partie avant était en bon état. Le boîtier protecteur intérieur n'avait, apparemment, pas souffert de l'impact et de l'incendie. La bobine ne semble pas avoir été endommagée, mais il n'a pas été possible cependant de l'utiliser pour écouter la bande à cause d'un réducteur de vitesse qui était bloqué.

L'écoute a été rendue très difficile à cause de la très mauvaise qualité de l'enregistrement provoquée par des distorsions très importantes du micro

cabine et du circuit audio. Avant l'accident, l'enregistrement a duré 13 minutes et a commencé lorsque l'équipage est monté à bord avant le démarrage pour se terminer immédiatement avant l'impact.

En analysant l'enregistrement du CVR, certaines techniques de filtrage et autres ont été utilisées pour accroître la lisibilité, ce qui n'a eu que peu d'effets à cause de la distorsion. Une transcription a pu être effectuée grâce à l'assistance de pilotes de F-27 qui connaissaient l'équipage victime de l'accident. Cependant, malgré tous ces efforts, il n'a pas été possible d'établir tout ce qu'avait dit l'équipage. Même certaines analyses linguistiques sont restées vaines. Les formantes n'ont pu être déterminées à partir du spectre des voix parce que la gamme de fréquences de ces formantes contenait trop de bruit. Ce bruit et la distorsion ont également empêché de déterminer le régime moteur par des analyses du spectre sonore.

Il n'a pas été possible de déterminer pour quelles raisons l'enregistrement était d'aussi mauvaise qualité.

RENSEIGNEMENTS SUR L'ÉPAVE ET SUR L'IMPACT

Observation de l'épave

C'est l'extrémité de l'aile droite qui a d'abord touché le sol, en laissant une trace qui permet, d'après son orientation et sa nature, d'établir approximativement que l'appareil suivait un cap de 239 degrés magnétiques au moment du premier

contact avec le sol. Le bout d'aile a laissé une trace d'environ 21 pieds dans le sol, avant l'impact principal. Entre les deux impacts, l'appareil a effectué une rotation sur l'aile jusqu'à ce que le train principal et le mât du moteur droit heurtent le sol. C'est alors que l'emplanture de l'aile droite et la section centrale du fuselage, suivies par le moteur et l'hélice gauches, ont heurté le sol.

L'assiette en roulis et en tangage, au premier point de contact avec le sol, a été approximativement établie en tenant compte de la déformation structurale de l'extrémité de l'aile droite. Il a été possible de mesurer un angle de déformation par rapport au terrain, ce qui, après conversion, donne pour l'aile droite une inclinaison d'environ 14 degrés. Ainsi, on a pu établir un angle de piqué se situant entre 20 et 25 degrés. Cet angle étant considéré comme maximum, il est plus probable qu'au moment où l'extrémité de l'aile droite a heurté le sol, il était de 10 à 15 degrés inférieur.

L'emplacement des traces au sol indique une giration de droite à gauche, ce qui donne une répartition des points d'impact comprise dans un angle de 10 degrés par rapport à l'orientation de la trace laissée par l'extrémité de l'aile droite (239 degrés M). L'emplacement relatif des points d'impact indique que l'avion avait fait un mouvement de lacet, à cause du contact avec le sol, jusqu'à l'orientation de l'impact final à 339 degrés M. La répartition générale des débris par rapport aux traces laissées dans le sol, sont la preuve d'une composante de vitesse latérale importante et indiquent que l'appareil était en dérapage à gauche juste avant l'impact.

Au cours de l'écrasement, l'appareil a été totalement détruit (voir figure 6). L'appareil s'est brisé en cinq sections principales avant de s'immobiliser: les ailes droite et gauche, la cabine, le fuselage et l'empennage.

Le train principal et le train avant ont été trouvés en position sortis et verrouillés. Les volets étaient braqués à 16.5 degrés. Le compensateur de direction était braqué à fond à gauche et le compensateur de profondeur était en position de piqué. Le compensateur d'aileron a été tellement endommagé qu'il n'a pas été possible de déterminer quelle était sa position.

La poignée coupe-feu carburant du moteur droit était fermée et l'extincteur n^{c} 1 avait été déclenché. L'électrovanne coupe-feu carburant de l'aile droite, en amont des réservoirs collecteurs était ouvert. L'examen des circuits de commandes de l'avion a révélé que toutes les commandes de vol fonctionnaient au moment de l'accident.

Les robinets des réservoirs de méthanol-eau droit et gauche étaient fermés.

Les goupilles sol du train d'atterrissage ont été retrouvées à l'intérieur du fuselage, ce qui indique qu'elles avaient été enlevées avant le décollage.

Le levier de commande du train était en position intermédiaire (voir la section Essais et recherche, sélecteur du train d'atterrissage).

La section du moteur droit, à l'avant de la roue du premier étage du compresseur, a été retrouvée sur la piste. Les capotages supérieur, intérieur et extérieur ont également été retrouvés sur la piste. Le capotage inférieur est resté sur le moteur, puis il s'est détaché pour se loger contre la contrefiche

de traînée du train principal. Le moteur gauche s'est brisé en deux parties principales lors de l'impact et s'est séparé de la cellule. La section avant, à l'avant du premier étage du compresseur, ainsi que l'hélice, ont été retrouvées à moitié enfouies dans un trou. La section arrière a été retrouvée environ au milieu de la zone d'écrasement. La boîte de relais d'accessoires auxiliaires était assez loin de l'épave principale.

La queue et la partie principale du fuselage se trouvaient à environ 120 pieds du point d'impact principal. Le poste de pilotage a été entièrement détruit par l'incendie.

Séquence de désintégration

La première désintégration de l'appareil a commencé par la séparation de l'hélice et de la partie avant du moteur droit. Le moteur s'est séparé au niveau du premier étage du compresseur. Les pièces du moteur étaient réparties sur 1 300 pieds le long de la piste 06 et la première était environ à hauteur du repère des 3 800 pieds, là où le «bang» a été entendu. Le morceau principal de la partie détachée du moteur droit a été retrouvé un peu plus loin sur la piste (voir figure 1 et annexe B).

Lorsque la première rupture s'est produite, les pièces du moteur ont été éjectées à travers le capotage. Le trou le plus important, d'environ 25 pouces carrés, se situait sur le capotage intérieur ce qui, par rapport au fuselage est situé au-dessus de l'axe des hublots, aux environs des stations fuselage 267 à 277. Le capotage extérieur comportait un trou d'environ 7 pouces carrés à la même hauteur.

Le reste de l'épave était réparti sur une zone d'environ 250 pieds sur 150 qui commençait à partir du point d'impact initial (voir figure 6). L'analyse de la répartition des traces dans le sol et l'examen des morceaux de l'épave trouvés sur les lieux de l'écrasement ont permis de déterminer la séquence d'impact et de désintégration possible. Lors du premier contact avec le sol, les premières pièces à se séparer de l'appareil ont été le saumon de l'aile droite et le feu de position, suivis par une section extérieure de 3 pieds de l'aileron droit et par une partie de l'extrados de l'aile. Alors que l'extrémité de l'aile heurtait le sol, elle a commencé à se plier à hauteur de la station 519 de l'aile et elle s'est rompue aux environs de la station 479. Le reste de l'aile droite, à l'extérieur du moteur, s'est brisé à cause des forces à l'impact.

Le train principal droit a alors heurté le sol suivi par le mât du moteur droit. L'aile droite s'est complètement arrachée à ce moment-là, lorsque les deux fixations de l'aile ont cédé à cause d'efforts en torsion vers l'arrière. L'emplanture de l'aile et le fuselage ont alors heurté le sol et le reste de la section arrière du moteur s'est complètement séparé de l'aile et s'est brisé. La principale partie de ce qui restait de la section arrière s'est arrêtée à 100 pieds de l'endroit où le moteur a d'abord heurté le sol. Le reste de l'aile droite, avec le train principal droit, est passé par dessus l'appareil pour s'arrêter sur l'extrados à environ 70 pieds de l'endroit où l'aile s'est séparée du fuselage.

Le moteur gauche et l'hélice ont heurté le sol à environ 43 pieds du point d'impact du moteur droit. L'hélice gauche et la boîte de réduction ont été

retrouvées enfouies dans le trou qu'elles avaient creusé à l'impact. Le reste du moteur, entre l'étage basse pression du compresseur et le tuyau d'échappement, ainsi que les capotages qui y étaient fixés, se sont séparés pour tomber à 31 pieds de là. L'aile gauche s'est rompue au niveau des fixations après s'être pliée vers le haut et vers l'avant. En se séparant, l'aile a entraîné la partie supérieure du fuselage et le tout est tombé à 100 pieds du trou creusé par le moteur gauche.

Entre le moment où le moteur droit et le moteur gauche ont heurté le sol, la section avant du fuselage s'est écrasée. L'absence de cratères causés par l'impact et de dégâts structuraux dans la section de nez, indiquent que l'assiette longitudinale était relativement plate. Les dégâts causés au radome et aux trappes du train avant démontrent que l'assiette en roulis était de 27 degrés à droite. Pendant ce temps, le fuselage et la queue se sont séparés pour tomber sur le dos, à environ 120 pieds de la principale zone d'impact. Le fuselage s'est rompu après s'être plié, sous l'effet de la force d'inertie, et la queue s'est brisée lorsque la partie du fuselage qui s'était séparée a heurté le sol.

Renseignements médicaux et pathologiques

L'examen pathologique des trois membres d'équipage n'a identifié aucune cause médicale qui aurait pu affecter leur capacité.

Il a été remarqué que le commandant et le premier officier avaient été grièvement brûlés et que leur coeur avait cédé. Leur estomac contenait de la nourriture, mais il n'y avait aucun dépôt de suie dans la

trachée. Ces constatations permettent d'établir que les deux pilotes ont été tués lors de l'impact et que les brûlures ont été provoquées par l'incendie qui a suivi. Les analyses biochimiques n'ont pas révélé de présence d'oxyde de carbone ni d'alcool dans le sang. Le taux d'acide lactique contenu dans les tissus, déterminé lors de l'autopsie, laisse penser que le commandant a été soumis à un stress important pendant environ 15 à 18 secondes, alors que le premier officier lui, a subi la même réaction pendant environ 8 secondes.

L'analyse pathologique conduite sur l'agent de bord a permis d'établir qu'elle était morte lors de l'impact à cause d'une hémorragie cérébrale et d'une fracture du crâne. Sa jambe droite portait les traces d'une blessure par coup. Les analyses biochimiques n'ont révélé aucune trace d'ingestion d'éthanol. L'analyse de l'acide lactique contenu dans les tissus indique que l'hôtesse a subi un stress très important d'environ 7 secondes.

Une analyse effectuée sur le commandant et sur l'agent de bord, pour déterminer s'il y avait présence de médicaments les plus répandus, s'est révélée nulle.

L'examen effectué sur les passagers morts a révélé qu'ils avaient subi de graves blessures à la tête, notamment des fractures du crâne. Certains portaient des traces de blessures par coup aux membres inférieurs. Un seul passager, qui a été tué sur le coup, a été brûlé par l'incendie qui a suivi l'écrasement. Environ les deux tiers des passagers portaient des traces de blessures dues au port de la ceinture.

D'après les blessures que portaient les corps des passagers qui n'ont pas survécu, et les déclarations faites par ceux qui ont survécu, on peut penser que si plus de passagers avaient pris la position d'écrasement, c'est-à-dire replié vers l'avant avec les bras sur la tête, un plus grand nombre aurait survécu aux forces d'impact qui ont atteint environ 9 G. Au moins deux survivants ne portaient pas leur ceinture de sécurité et l'un d'eux était assis dans la rangée 6, alors que l'autre était assis à l'arrière de l'appareil. Le fait que certains passagers portaient leur ceinture alors que d'autres ne la portaient pas, n'a pas semblé affecter la répartition des blessures à bord.

Incendie

Après la séparation du moteur, le feu a éclaté dans le fuseau du moteur. Au début, il était très important. Un témoin a vu des flammes qui s'étendaient jusqu'à l'amortisseur du train d'atterrissage. Les survivants ont déclaré qu'au fur et à mesure le feu a diminué d'intensité, qu'il s'était confiné au logement du train et que les flammes atteignaient environ 5 à 8 pieds à l'arrière du fuseau. L'intensité du feu a probablement diminué après que le pilote a actionné la poignée coupe-feu coupant ainsi l'arrivée des carburants et lubrifiants au niveau de la cloison pare-feu; cependant, cela n'a pas empêché que l'incendie a continué jusqu'à l'écrasement.

Les réservoirs de carburant se sont rompus à l'impact et un incendie très important a éclaté. La section avant du fuselage et le poste de pilotage ont été ravagés par le feu; une partie des deux ailes a également été endommagée par l'incendie. La section

principale du fuselage, l'arrière des ailes et l'empennage ont été les seules parties à n'avoir pas été endommagées par l'incendie qui a suivi l'écrasement (voir figure 2).

QUESTIONS RELATIVES À LA SURVIE DES OCCUPANTS

Réactions à l'accident

Le chef de quart du service incendie a vu l'appareil par la fenêtre du poste incendie, alors qu'il passait à environ 50 à 75 pieds du sol avec le moteur en feu. Au même moment, à 18 h 49 min 30 s, la sirène a été déclenchée. Deux véhicules, avec à leur bord deux pompiers chacun, ont immédiatement quitté le poste incendie et ont appelé Québec-sol sur 121.9 MHz à 18 h 49 min 56 s. La tour a autorisé les véhicules à prendre position le long de la piste 06. Avant que les pompiers n'atteignent la position fixée, ils ont vu l'incendie s'élever de l'appareil qui s'était écrasé, à l'extérieur de l'aéroport, dans la zone d'approche de la piste 30. Les deux véhicules se sont alors dirigés vers le lieu de l'écrasement en passant par les voies d'accès. Le personnel de la tour a alerté les pompiers de Ste-Foy ainsi que les services de police et d'ambulance.

Les véhicules incendie sont arrivés sur les lieux à 18 h 56 environ. L'endroit, un pré traversé par une voie de chemin de fer, a rendu l'accès impossible aux véhicules. Un des véhicules a fait demi-tour pour essayer de passer par le collège et d'atteindre l'épave, mais il est resté bloqué dans la neige molle qui

recouvrait la cour de l'école. Au même moment, le chef du service incendie et deux pompiers ont couru vers les lieux avec des extincteurs portatifs. Ils ont trouvé l'épave complètement en feu, sauf la partie arrière du fuselage qui s'était séparée du reste de l'avion. L'incendie était ponctué par des explosions. Plusieurs policiers et pompiers de Ste-Foy se trouvaient déjà sur les lieux, et ils portaient assistance aux blessés. Deux ambulances sont arrivées environ 5 minutes après les pompiers. Il a fallu environ 55 minutes pour éteindre l'incendie. Tous les passagers ont été évacués en 25 minutes.

Résistance à l'impact et survivabilité

L'analyse des forces à l'impact (décélération) a été effectuée d'après la vitesse d'impact, l'angle d'impact, la déformation de l'appareil et du sol lors de l'écrasement et la forme des trous et des pièces pour déterminer l'amplitude et la direction du choc. Des calculs distincts ont été effectués pour le poste de pilotage et pour la cabine. Ces calculs sont approximatifs et s'inspirent des méthodes utilisées dans la cinématique des écrasements par une grande université.

Pour le poste de pilotage, on a établi que la force horizontale à l'impact avait été de 20 G vers l'avant pendant 0.11 seconde. La force verticale a été de 80 G vers le bas pendant 0.08 seconde. La force résultante était de 82 G.

D'après l'examen de la déformation du terrain et du fuselage, on a conclu que le fuselage avait principalement heurté le sol dans le sens vertical. Les

forces à l'impact ont donc été calculées dans ce sens et établies à 9.4 G pendant 0.23 seconde.

La section du poste de pilotage n'avait permis aucune chance de survie à ses occupants, car les forces de décélération dépassaient les limites de la résistance humaine. De plus, l'espace habitable a été détruit à cause de la déformation et de l'incendie qui a suivi l'écrasement.

En général, on peut considérer que la cabine offrait quelques chances de survie puisque, en grande partie, l'impact a été absorbé par la déformation structurale et la rupture du fuselage et des ailes, et qu'il n'y a pas eu d'incendie dans cette zone. L'énergie absorbée lors de la rupture structurale a limité les forces de décélération au niveau de la cabine. Le fuselage, qui a heurté le sol sur le dos après l'impact, offrait des chances de survie, et il est intéressant de noter que les forces à l'impact au niveau de la section arrière de la cabine étaient assez faibles. Les deux derniers sièges à l'arrière étaient encore intacts et l'office arrière n'a pas été endommagé.

Tous les sièges des passagers, sauf deux, ont été arrachés et éjectés à l'extérieur de la cabine à la toute fin de la séquence d'écrasement. Les lèvres des rails se sont écartées, mais les rails eux-mêmes sont restés fixés au plancher.

Tous les passagers ont été éjectés par l'ouverture avant du fuselage.

Moteur droit

La roue basse pression des turbo-propulseurs Rolls Royce de la série Dart de type centrifuge, à entrée d'air unique, est couplée directement à la turbine. Des passages sont percés dans le moyeu pour l'injection du mélange eau-méthanol. La roue, d'un diamètre de 20 pouces, est en Hiduminium RR58, alliage d'aluminium particulier à Rolls Royce. Elle comporte un alésage cannelé et 19 ailettes en étoile. L'ensemble rotatif, constitué de la roue et des ailettes d'entrée, est fixé sur l'axe par un écrou. La durée de vie de l'ensemble est limitée par le nombre de cycles subis après chaque réusinage de l'alésage, conformément aux modifications successives 797, 1455 et 1676. Ces modifications peuvent être effectuées à l'occasion d'une révision. Par cycle on entend un décollage et un atterrissage.

À l'origine, la face de butée arrière de l'alésage de la roue était en contact avec le manchon d'étanchéité en acier, ce qui engendrait un phénomène de fatigue par frottement. Pour éliminer ce problème de frottement des surfaces en contact et les efforts de torsion et d'oscillation qu'il entraînait, la compagnie a publié un bulletin technique (n° DA72-430, modification 1732) le 30 juillet 1976, ce document a été révisé en août 1977. Ce bulletin exigeait l'installation d'une cale anti-frottement entre la face de contact arrière du moyeu de la roue et la surface correspondante du manchon d'étanchéité ainsi que certains travaux de réparation indiqués dans le document «Dart Repair Sheme

no. 528» (Élimination des traces de corrosion par frottement sur la face de butée arrière de la roue basse pression). La cale, d'une épaisseur de 0.018 pouce, est faite de S/SJ2 et elle est recouverte d'un type de Teflon, le P.T.F.E. Le bulletin technique DA-72-294 (modifications 1455), qui a été publié le 18 avril 1967, dont la dernière modification remonte au 2 juillet 1976, exigeait que les cannelures soient approfondies pour éviter les criques de fatigue qui se développent à cause des hautes contraintes auxquelles est soumise la base des cannelures. Le bulletin technique DA-72-402 (modification 1676) qui a été publié le 16 février 1973 avec la dernière modification le 2 juillet 1976 exigeait que le métal fatigué de l'alésage des roues basse pression qui avaient subi la modification 1455 soit retiré du service.

Le bulletin technique DA-72-A401, publié le 26 février 1973 et révisé pour la dernière fois le 6 février 1974 donne une nouvelle durée de vie pour les roues basse pression conformément aux modifications 797, 1455 et 1676 et un nouveau numéro de pièce a été assigné. Pour la roue en question qui s'est fracturée, le numéro de pièce était RK 46582.

L'examen du matériel et des dossiers indiquait que la roue brisée portait à l'origine le numéro de pièce PN 41 842 (numéro de pièce sera abrégé P/N [Part Number] pour les besoins du présent document) et le numéro de série S/N SZ551 (numéro de série sera abrégé S/N [Serial Number] pour les besoins du présent document), et qu'elle avait été déposée à la fin du potentiel du moteur (S/N 12 023) en 1977. Elle totalisait alors 7 033 heures 8 800 cycles. Les modifications 1 676 et 1 732 avaient été

effectuées conformément aux bulletins techniques Rolls Royce DA-72-402 et DA-72-403.

La roue (P/N RK 46582) avait été ensuite remise en service avec 7 300 heures de temps total et au cycle 0. Il avait été estimé qu'elle pouvait subir encore 1 250 cycles conformément aux recommandations du bulletin technique DA-72-A401. La roue a été remontée sur le moteur S/N 12 023 par Rolls Royce à l'occasion d'une révision et le turbo-propulseur, complètement révisé, avait été autorisé pour la remise en service le 4 octobre 1977. Après les modifications, la roue s'est fracturée au bout de 2 259 heures 57 de fonctionnement et 2 696 cycles.

Séquence de rupture de la roue

La roue basse pression trouvée sur la piste, s'était fendue en deux parties à peu près égales (voir photos 1 et 2). Après la fracture, la force centrifuge a projeté les deux moitiés de la roue contre le diffuseur d'acier, causant des dégâts considérables et la rupture des vis de fixation du diffuseur. Par la suite, l'ensemble des aubes de guidage interétage s'est rompu; les débris projetés ont déchiré le carter de magnésium du compresseur qui forme la partie principale de la structure du turbopropulseur, et, par conséquent, ont causé des dommages considérables au capotage. La partie avant du turboréacteur a commencé à osciller et entraîner la rupture de l'arbre des ailettes rotatives d'entrée et de la roue basse pression. Les panneaux des capotages supérieurs et latéraux se sont détachés de l'avion et le panneau inférieur s'est mis à pendre en arrière pour finalement venir s'appuyer contre la

contre-fiche de traînée du train principal. À la baisse de régime le détecteur de couple a déclenché la mise en drapeau automatique de l'hélice. Le déplacement s'est interrompu à un angle de calage de 54 degrés, quand la partie avant du moteur est tombée vers l'avant, sectionnant les câbles électriques du moteur de mise en drapeau.

La plupart des conduites d'alimentation carburant ont été abîmées ou arrachées de leur raccord, et, sous l'effet de la pompe d'appoint, le carburant a été vaporisé dans le compartiment moteur, où il s'est enflammé au contact des étincelles produites par le métal déchiré ou les câbles électriques des circuits en service. Quand la boîte de réduction est tombée de l'appareil avec l'hélice, la casserole a touché l'un des pneus du train principal droit. Une masse d'environ 1 093 lb de débris est tombée du moteur droit quand il s'est désintégré. L'intensité du feu a diminué quand l'équipage a fermé le robinet coupe-feu carburant. L'effet des extincteurs moteurs est pratiquement nul quand il n'y a plus de capotage pour contenir et diriger l'agent extincteur.

Le rapport de laboratoire LP77/79, intitulé «First stage impeller failure» (rupture de la roue de premier étage) donne une analyse technique complète de la roue fracturée. Ce rapport indique que lors de la modification de la roue, en 1977, le frottement avait provoqué une crique de fatigue sur la face de contact arrière et qu'elle n'avait pas été entièrement éliminée conformément au document Dart Repair Scheme 528. Par la suite, la crique n'a pas été détectée lors de l'inspection obligatoire effectuée selon la méthode reposant sur l'emploi de

colorants pénétrants à postémulsion. Une fois la roue remise en service, la crique a fini par atteindre une taille critique et la pièce s'est rompue sous l'effet des contraintes de fonctionnement normales au décollage (voir photos 3 et 4).

Après l'accident, un contrôle à l'aide d'un colorant fluorescent a été effectué sur la roue fracturée et ce, selon la même technique de contrôle que celle exigée par le document D.R.S. 528. La trace à peine perceptible d'un début de crique semblable, mais plus petite, a pu être repérée. Une autre inspection avec colorant a été effectuée avec un solvant amovible. Ce procédé a permis d'obtenir une indication plus facile à détecter. Cette technique, qui repose sur l'emploi d'un colorant solvant amovible dans la détection de criques resserrées, donne de meilleurs résultats que la méthode à postémulsion. Le laboratoire considère également qu'une inspection selon la technique applicable des courants de Foucault était plus sensible que les méthodes à colorant pour la détection des criques resserrées comme celle qu'on a observée sur la roue en question. L'inspection par les courants de Foucault aurait cependant exigé un technicien plus expérimenté et plus qualifié.

Moteur gauche

Le démontage et l'examen du moteur gauche, des hélices et des boîtes de relais accessoires a permis d'établir que tous les éléments fonctionnaient normalement au moment de l'écrasement.

Vanne à solénoïde du train d'atterrissage

La sortie et la rentrée du train d'atterrissage sont assurées par un vérin pneumatique. La pression alimentant les vérins est commandée par une vanne à solénoïde pneumatique située dans le compartiment pneumatique. Cette vanne est commandée électriquement selon la position choisie à la poignée de commande de train d'atterrissage. Elle se compose d'un plongeur à deux positions qui dirige l'air comprimé pour les manoeuvres de rentrée et de sortie. La vanne était en position train sorti au moment de l'impact.

Le courant continu provenant de la barre omnibus de secours alimente le solénoïde de la poignée de commande de train. Un microcontacteur monté sur la jambe de train principale gauche se ferme quand le train est sorti et ferme le circuit qui déclenche le solénoïde de verrouillage et la poignée de commande. La commande de train peut alors être placée à la position «UP» (rentrée). L'électricité est ensuite envoyée par l'interrupteur d'orientation de la roue avant à la vanne à solénoïde pneumatique. Cette vanne affiche alors la position train rentré et laisse passer l'air comprimé pour provoquer la manoeuvre.

Sélecteur de train d'atterrissage

L'examen en laboratoire du sélecteur de train d'atterrissage a révélé que le loquet du solénoïde de verrouillage était rentré et qu'il permettait la sélection de la position rentrée. L'examen a également permis d'établir que la commande de train avait été

placée sur la position «UP» (rentrée) avant l'impact, mais que le train était resté sorti et verrouillé.

Ceci semble confirmer les problèmes de rentrée de train révélés par la bande magnétique de l'enregistreur.

Étant donné que la vanne à solénoïde pneumatique était dans la position train sorti, ceci semble indiquer qu'elle n'a pas reçu le signal électrique nécessaire pour la rentrée du train et qu'il y avait une panne dans le circuit électrique.

Feu avant l'impact

Pour déterminer si un feu important s'était déclaré en vol dans l'aile droite et avait provoqué une explosion avant l'impact, tous les débris récupérables de l'aile droite ont été réunis pour la reconstruction. L'examen de l'aile droite, ainsi réassemblée, a révélé que tous les dommages que le feu avait causé à la structure de l'aile s'étaient produits après l'impact et que le feu du fuseau moteur avant l'écrasement n'était pas très grave. L'examen des lieux et la reconstruction de l'aile ont permis de conclure que tous les dégâts structuraux ont été causés par le choc à l'impact et l'incendie qui a suivi.

Séquence d'événements au décollage

Les calculs ont permis d'établir les renseignements suivants au sujet des performances:

Temps en secondes	Événement	Vitesse en kt CAS	Distance de l'extrémité de piste en pieds + ou − 50
0.0	«On y va»	0.0	130
2.0	Début de l'affichage puissance	0.0	230
7.0	Pleine puissance	7.0	260
31.0	(Bruit sourd) décollage	98.9	2775
34.1	Début de la montée	107.0	3340
36.0	«Bang»	107.0	3700
	Le premier débris du groupe n° 26 tombe sur la piste	107.0	3850 (112.0) (vitesse-sol)
37.8	Le dernier débris du groupe n° 26 tombe sur la piste	107.0	4050 (112.0) (vitesse-sol)

L'appareil a décollé à t31; la vitesse corrigée était de 98.9 kt (94.9 kt IAS).

Lorsque le «bang» a été entendu, les roues de l'appareil étaient à une hauteur de 44 pieds au-dessus de la piste (voir figure 3).

En supposant que le taux de montée soit resté constant après le «bang», la vitesse lors du «bang» étant de 107 kt CAS et l'altitude gagnée de 100 pieds, la vitesse aurait probablement chuté à 96.4 kt CAS.

Après la perte d'une partie du moteur droit, la masse de l'appareil a diminué de 36 000 lb à 34 880 lb. La cloison pare-feu du moteur manquant était exposée (10.94 pieds carrés) ainsi que le capotage inférieur du moteur, soit 6.42 pieds carrés; le train d'atterrissage était sorti.

Reconstitution du vol

C'est à environ 18 h 37 que l'équipage de conduite est monté à bord de l'appareil pour effectuer les vérifications avant le démarrage. Le commandant a donné son exposé pour le départ en incluant la procédure de montée avec un moteur en panne de la compagnie pour la piste 06.

L'agent d'escale est monté à bord avec le devis de masse, de centrage et de chargement que le commandant a vérifié et signé. Le commandant a annoncé une masse de 36 000 lb, le premier officier a annoncé les paramètres de décollage «Okay, two dry, 103, 106 and 116», c'est-à-dire: puissance à sec pour le décollage, V2: 103; vitesse de rentrée des volets: 106 et vitesse de montée en route: 116.

L'équipage a alors fait démarrer les moteurs et effectué les vérifications avant roulage, puis il a transmis l'heure et l'altitude à l'agent de bord et a confirmé le nombre de passagers à 21.

L'appareil a quitté la porte à 18 h 44 et a commencé à rouler vers la piste 06.

Pendant le roulage, toutes les vérifications ont été effectuées conformément à la liste de vérifications de l'aéronef. Après s'être engagé sur la piste, l'équipage a arrêté l'avion momentanément afin de terminer les dernières vérifications. À 18 h 48 min 43 s, le commandant a annoncé «Here we go» et a commencé à rouler.

Lorsque le moteur s'est désintégré à t36, la vitesse corrigée était de 107 kt et l'altitude d'environ 40 pieds au-dessus de la piste. L'appareil a continué de monter jusqu'à environ 120 pieds AGL, et la vitesse a diminué à 96 kt CAS (92 kt IAS). Les pilotes

volaient donc en-dessous de leur vitesse repère V2 de 103 kt et ne pouvaient pas monter.

À t42, le commandant a entamé la procédure d'urgence: «Straight, power max power» (dans l'axe, puissance maximale). Aucun signal verbal de rentrée du train d'atterrissage n'a été enregistré sur le CVR, mais le commandant a probablement donné ce signal avec le pouce, peu après son annonce, si l'on en croit sa remarque «OK» à t50. L'enregistrement du CVR indique que l'équipage devait également faire face à un problème de rentrée du train d'atterrissage. Cette seconde situation d'urgence a probablement interrompu le déroulement de leurs vérifications en cas d'urgence. À t45, la tour a informé l'équipage que le moteur était en feu et l'a autorisé à atterrir. Entre t50 et t1:05, les pilotes ont essayé de rentrer le train. Aux environs de t55 l'avion s'est engagé dans un virage à droite; la vitesse a continué de diminuer. À t1:09, le premier officier a demandé s'il devait mettre un drapeau; le commandant a annoncé «Okay (HP cock to) feather» (Okay, mise en drapeau) et le robinet haute pression a été déplacé sur la position de mise en drapeau à t1:10. Apparemment, l'équipage ne savait pas que la section avant du moteur s'était détachée à ce moment-là (voir figure 5).

L'enregistrement CVR a révélé qu'à t1:09, la fréquence radio est passée de 120.3 MHz à 121.0 MHz et qu'aux environs de t1:15, elle est repassée sur 121.9 MHz, où elle est restée jusqu'à l'écrasement. Bien que ce changement de fréquence n'ait pu être expliqué, il est peu probable que l'équipage, fort occupé par ailleurs, ait pris le temps de changer

de fréquence alors que les communications avec la tour étaient bonnes.

L'avion a continué de voler à environ 120 pieds du sol alors que la vitesse diminuait, mais l'équipage ne pouvait descendre sans risquer de heurter les obstacles.

Peu après l'explosion du moteur, le feu s'est déclaré et, d'après les témoins, a enveloppé le capotage et le fuseau du moteur. C'est certainement l'incendie qui a poussé l'hôtesse à se diriger vers le poste de pilotage pour en informer le commandant, il n'y a cependant aucune preuve qu'elle ait atteint le poste. Entre t1:20 et t1:30 environ, l'agent de bord est retourné dans la cabine et a exposé les procédures d'atterrissage d'urgence aux passagers. Elle a également commencé à faire déplacer les passagers qui étaient du côté du moteur en feu pour les installer de l'autre côté du couloir vers la rangée, et trois ou quatre passagers se sont spontanément déplacés vers les sièges arrières. C'est alors que le centre de gravité a glissé de 5.25 pouces vers l'arrière au-delà du centrage arrière. Il ne fait aucun doute que cette nouvelle répartition des passagers a aggravé les problèmes de maîtrise auxquels l'équipage avait à faire face. À ce moment-là, l'avion s'approchait du collège.

Les calculs ont permis de déterminer que l'inclinaison moyenne pendant le circuit était de 15 degrés et que le taux de descente se serait situé aux environs de 40 pi/min. Afin de conserver l'altitude, l'équipage aurait dû laisser chuter la vitesse. Le glissement du centre de gravité vers l'arrière s'est produit environ au moment auquel l'équipage aurait aperçu les feux de balisage rouge, sur le sommet

du collège. Deux choses peuvent alors s'être produites: le glissement du centre de gravité vers l'arrière a provoqué un autocabrage ou le pilote a tiré sur le manche pour éviter le collège. De toutes manières le résultat est le même. La vitesse a chuté en-dessous de la VMC, provoquant une perte de maîtrise en direction. Des témoins ont vu l'appareil s'incliner brutalement sur la droite puis s'enfoncer très rapidement. Plusieurs secondes avant l'impact, le premier officier avait crié «attention». Les phares d'atterrissage étaient allumés et le premier officier avait lancé cet avertissement certainement en apercevant le sol. L'extrémité de l'aile droite a d'abord touché le sol sous un angle d'inclinaison de 14 degrés et l'angle de piqué était de 10 à 15 degrés. Au moment de l'impact, l'appareil était en lacet à droite (dérapage), ce qui indique que la vitesse était inférieure à la VMC. L'impact s'est produit entre la VMC (81 kt) et la vitesse de décrochage (76 kt).

Avec un moteur en feu peu après le décollage, une panne de rentrée du train et un appareil qui ne pouvait monter, l'équipage était confronté à un sérieux problème. Les réactions des pilotes qui ont été enregistrées sur le CVR le prouvent. À l'aéroport de Québec, tous les circuits pour la piste 06 doivent s'effectuer au sud-est à cause du terrain en pente au nord-ouest. Normalement l'équipage aurait dû effectuer un virage à gauche. Le fait que l'appareil ne pouvait monter a rendu impossible le respect de la procédure de départ sur un moteur, qui consiste à monter dans l'axe (voir annexe A).

Il ne fait pas de doute que les pilotes étaient conscients de ces problèmes lorsqu'ils ont essayé d'effectuer un virage à droite pour revenir vers

l'aéroport, à très basse altitude. S'ils avaient essayé de continuer dans l'axe, conformément aux procédures de départ, l'avion aurait probablement heurté des obstacles à 5 milles marin, ou moins, de l'extrémité de piste.

LE TRANSPORTEUR

Le centre de contrôle des opérations de la compagnie est basé à Dorval. Les fonctions de ce centre consistent principalement à répartir et à surveiller les vols, ce qui est courant et normal. Ce centre est ouvert 24 heures par jour.

Tous les cours sur F-27, formation au sol, formation initiale en vol et cours de reconduction, sont assurés par le personnel de la compagnie à la base de Dorval. Aucun simulateur n'étant utilisé, toute la formation en vol est effectuée sur les appareils de la compagnie. Les pilotes sont entraînés à des pannes simulées sur un moteur à la V2, en cours d'approche interrompue et lors de la remise de gaz.

La formation est conforme aux normes de Transports Canada, telles que décrites dans l'ONA série VII n° 2.

La compagnie retient les services d'agents pour le chargement des appareils et pour les calculs de masse et centrage. Ces agents reçoivent une formation étalée sur cinq semaines et sont placés sous surveillance pendant six mois avant d'être considérés compétents pour effectuer ces tâches. D'autres fonctions comprennent la vente des billets et le service aux passagers.

Vidéo

Une caméra vidéoscopique a été utilisée lors de la reconstitution du vol et pour étudier l'épave.

Témoignages

Les témoignages sur les diverses phases du vol 255, corroborent dans la plupart des cas. Avant le vol, les préposés au chargement et le personnel de piste n'a rien remarqué d'inhabituel pour le vol 255 et ont décrit la préparation au vol comme normale.

Le contrôleur de la tour a déclaré que l'appareil s'était aligné et s'était arrêté avant de commencer à rouler pour le décollage. L'appareil a couvert environ 3 800 pieds de piste et se trouvait à une hauteur, généralement, estimée entre 30 et 40 pieds lorsque l'explosion s'est produite. Différents témoins ont comparé le bruit de l'explosion à un coup de canon, à une pièce de métal tombant au sol ou à un bruit inhabituellement fort. Certains ont plutôt vu l'explosion qu'ils ne l'ont entendue. Les témoins ont décrit le feu qui a suivi l'explosion comme ayant une couleur entre le jaune et l'orange et ont dit qu'il enveloppait toute la zone du moteur droit et qu'il s'étirait assez loin vers l'arrière pour illuminer tout le côté du fuselage. Immédiatement après l'explosion, le feu était brillant et très visible, mais il a diminué d'intensité à un tel point que les derniers témoins l'ont décrit comme confiné à l'intérieur du fuseau moteur et seulement visible de l'avant. Les témoins qui étaient à l'aérogare et sur l'aire de trafic ont perdu l'appareil de vue lorsqu'il est passé à hauteur du hangar du gouvernement du Québec.

Un témoin qui habite juste à l'est du boulevard de l'aéroport, artère orientée nord-sud à l'est de l'aéroport, a déclaré avoir entendu une explosion très bruyante suivie par le son familier d'un avion affichant la poussée inverse. Il a d'abord entendu l'avion s'approcher puis l'a vu voler à basse altitude vers le sud, à l'ouest du boulevard de l'aéroport. Il a déclaré que l'avion était légèrement incliné sur la droite et que le moteur droit laissait échapper une flamme de 5 à 8 pieds.

Trois témoins, du perron du Collège Sacré-Coeur, ont vu l'appareil s'approcher du nord à une altitude qu'ils ont estimée à 200 pieds. Ils n'avaient pas l'habitude de voir des appareils dans ce secteur. Ils ont remarqué que les phares d'atterrissage étaient allumés et ont aperçu de la fumée qui s'échappait du moteur droit avant de se rendre compte que ce moteur était en feu. L'appareil était en virage à faible inclinaison à droite lorsqu'il a survolé le coin ouest de la résidence et qu'il a commencé à s'engager dans un virage serré à droite avant de s'écraser. Un autre témoin, qui habite juste au sud du lieu d'écrasement, a vu l'appareil s'approcher du nord. Tout d'abord il a remarqué une lueur, puis a reconnu les phares d'un avion et a vu que le moteur droit était en feu. Il a estimé l'altitude entre 75 et 150 pieds et a déclaré que l'appareil est resté en vol 4 ou 5 secondes, s'est engagé dans un virage à droite serré, s'est écrasé et a explosé dans une gerbe de feu. Après avoir téléphoné à la police et aux services d'incendie, il s'est dirigé vers les lieux de l'accident pour aider les secours. D'ailleurs, un nombre assez important de témoins s'est pressé sur les lieux de l'accident pour rendre le même service.

Lorsque le premier sauveteur est arrivé sur les lieux, plusieurs minutes après l'accident, une deuxième explosion s'est produite dans la partie avant de l'appareil, apparemment dans le réservoir d'aile. Le feu était surtout localisé dans la partie avant du fuselage.

Un hélicoptère des Forces canadiennes a survolé la piste et les lieux de l'accident environ 45 minutes plus tard. Des morceaux du moteur et de l'hélice, ainsi que d'autres pièces, étaient répartis sur quelque 2 000 à 2 500 pieds de piste. Le pilote a survolé les lieux de l'accident et a observé l'épave qui brûlait encore. En fait, la chaleur de l'incendie était encore très intense. Le pilote de l'hélicoptère a décrit la météorologie comme variable, avec une bonne visibilité à l'est et une visibilité réduite au sud et à l'ouest, et aucune condition givrante. Il a pu refaire, en VFR, la trajectoire de vol apparemment suivie par le CF-QBL. Des bancs de brouillard s'étendaient au-dessus de la zone et du fleuve, mais ils n'ont affecté la visibilité et le plafond que plus tard.

CONCLUSIONS

Faits établis

La section avant du moteur droit s'est séparée en vol et elle est tombée sur la piste en même temps que l'hélice, à un moment critique après le décollage.

La séparation du moteur a été provoquée par l'explosion de l'étage basse pression du compresseur elle-même due à une crique de fatigue présente

avant la dernière modification et avant la révision du compresseur.

La procédure d'inspection mentionnée, utilisée au moment de la révision de la roue, n'a pas permis de détecter la crique.

Bien que l'équipage ait fait la sélection, le train n'est pas rentré, probablement à cause des dégâts que les débris du moteur ont causé dans le circuit électrique de sélection du train.

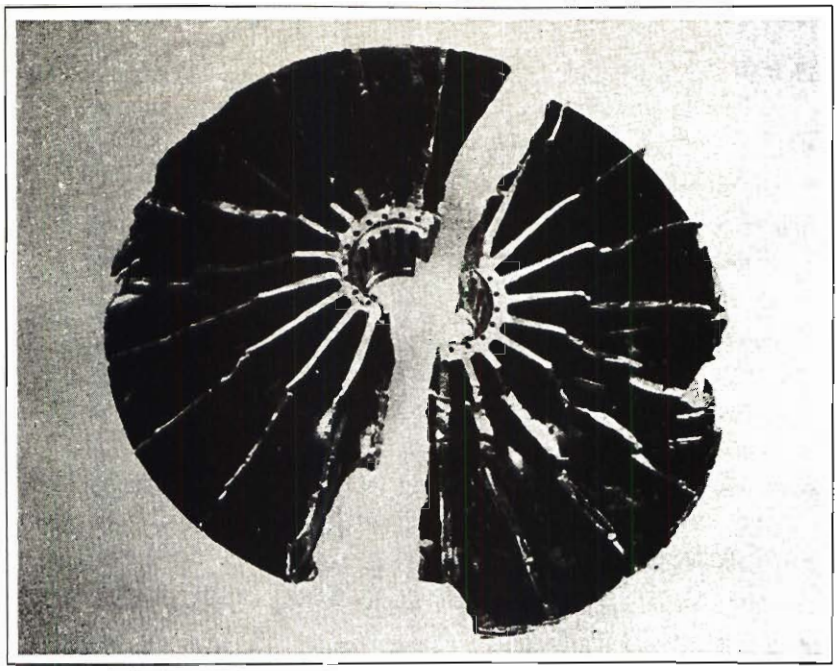
Après la séparation du moteur, les performances de l'avion ont considérablement diminué à cause de l'augmentation de traînée provoquée par le train sorti, le moteur à l'air libre et le capotage inférieur qui était exposé.

Avec la traînée résultante et la configuration de vol l'équipage a été incapable de franchir les obstacles droit devant et de maintenir l'altitude au cours du virage à droite.

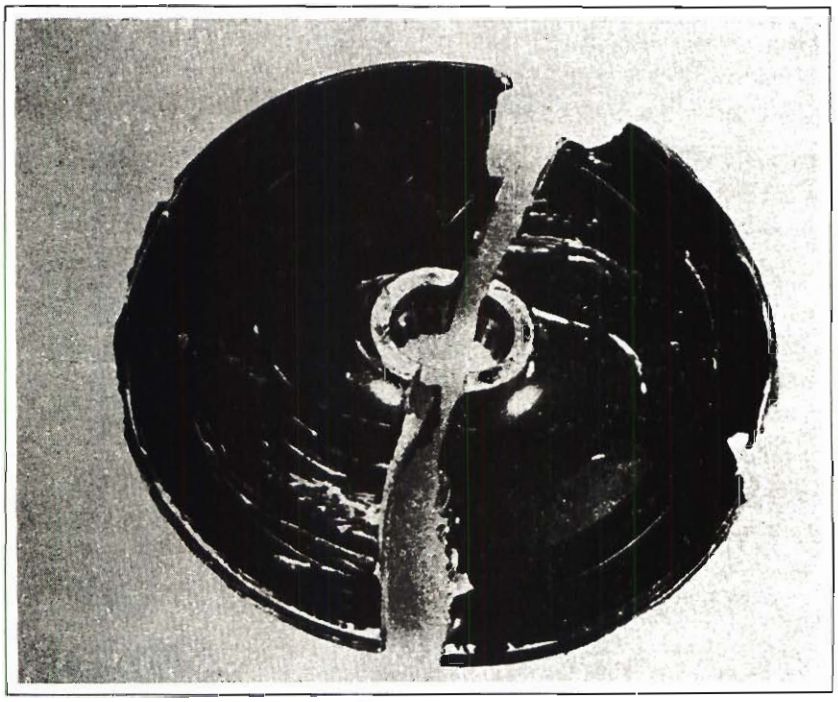
La séparation du moteur et le déplacement des passagers ont provoqué un glissement du centre de gravité au-delà de la limite arrière, ce qui a affecté la stabilité longitudinale.

Dans les derniers instants du vol, probablement afin d'essayer de maintenir l'altitude, la vitesse a diminué en-dessous de la vitesse minimale de contrôle, ce qui a provoqué un virage serré à droite et l'écrasement de l'appareil à une vitesse inférieure ou égale à la VMC.

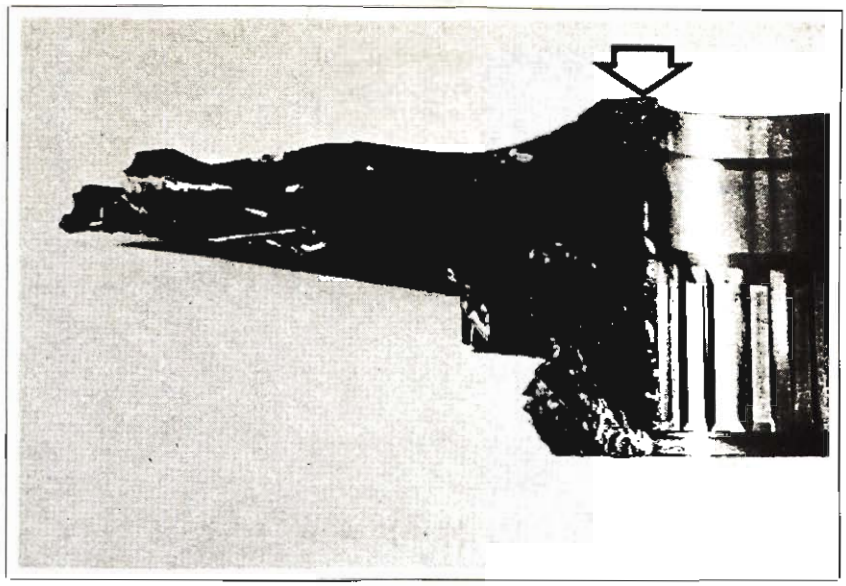
On considère que l'équipage a dû faire face à un problème de maîtrise insolvable et, dans les circonstances, qu'il a fait tout son possible pour conserver la maîtrise de l'appareil.



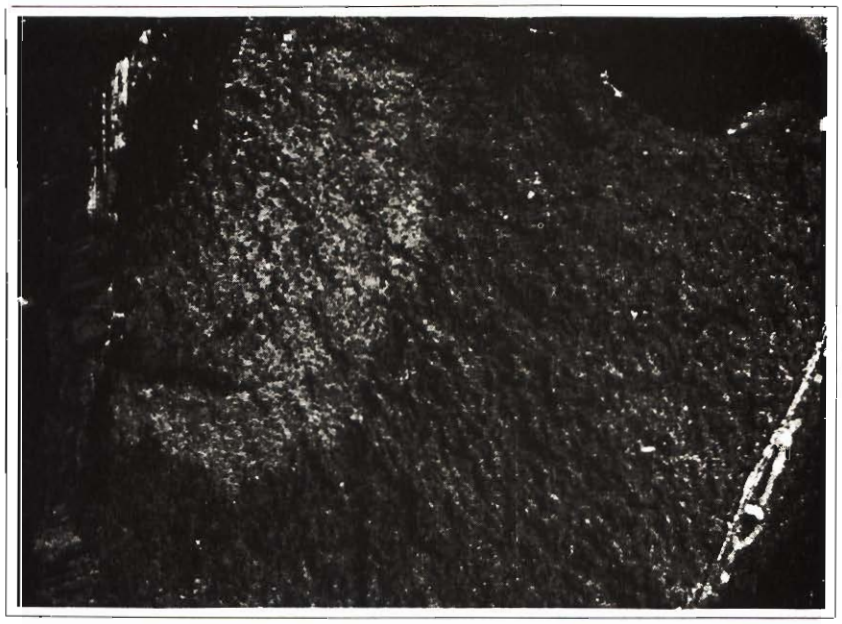
1. Tel que reçu, débris de la roue centrifuge, premier étage, face avant.



2. Tel que reçu, débris de la roue centrifuge, premier étage, face arrière.



3. Face de la rupture primaire de la roue centrifuge, premier étage. La flèche indique la zone de naissance de la crique, laquelle est visiblement plus pâle que le reste de la cassure.



4. Gros plan de la zone plus pâle à la naissance de la crique, qui a donné lieu à la rupture de la roue. L'échelle du haut est en millimètres. Noter en haut à gauche la zone foncée dans l'encoignure et les dégâts mécaniques consécutifs à la rupture, à gauche (face de contact arrière).

ANNEXE A

PROCÉDURES DE MONTÉE SUR UN MOTEUR - QUÉBÉCAIR*

BG 11 et 29: virage à droite vers BG entre 1000 pi et 1500 pi AGL

BG 18 et 36: virage à gauche vers BG entre 1000 pi et 1500 pi AGL

GA 04: virage à gauche immédiat vers GA, montée à l'altitude du virage conventionnel ou à la MEA pour circuit d'attente à gauche en rapprochement 045.

GA 22: direct sur GA, montée à l'altitude du virage conventionnel ou à la MEA pour circuit d'attente à gauche en rapprochement 045.

GP 29: virage à droite pour intercepter l'axe 303 de GP, montée à 1000 pi AGL, puis virage à droite vers GP et suivre le radial 123 en rapprochement pour rejoindre l'altitude du virage conventionnel ou la MEA.

GP 11: virage à droite vers GP et montée à l'altitude du virage conventionnel ou à la MEA en éloignement.

GP 06: suivre l'alignement de piste vers BV, virage à droite pour suivre l'alignement arrière sur QB,

---

* traduction pour le rapport

virage à gauche au 250 dans la minute et demie qui suit le début de la course au décollage.

WK 01: suivre le 035 de la balise WK en éloignement.

ZV 31: virage à gauche vers la radioborne Z entre 1000 et 1500 pi AGL

ANNEXE B

DISPERSION DES DÉBRIS SUR LA PISTE 06-24

1. Carter inférieur avant du compresseur côté droit contenant un morceau de la bride d'entrée d'air.
2. Tuyau avec raccord banjo P/N RK 10330.
3. Sommet du carter du compresseur avant, côté droit air de refroidissement E160W.
4. Petites pièces non identifiées.
5. Aillettes rotatives d'entrée BP et morceau de l'arbre.
6. Moitié de la roue basse pression.
7. Moitié de la roue basse pression.
8. Partie inférieure du carter BP et bride du carter intermédiaire positions 6 heures.
9. Morceau de 6 pouces du faisceau d'éclairage.
10. Morceau du carter intermédiaire de la bide, 1½ pouce de long.
11. Capotage supérieur et capotage intérieur.
12. Tuyau d'air de refroidissement BP.
13. Moitié avant du capotage extérieur.
14. Moitié arrière du capotage extérieur.
15. Partie avant de l'axe creux du réducteur.
16. Carter intérieur avant du compresseur, 12 pouces de long.
17. Morceau de la circonférence extérieure du carter du compresseur avant, bride intérieure.
18. Carter compresseur avant et bride de carter d'entrée d'air.
19. Morceau du carter de la volute.

20. Morceau du carter de la volute.
21. Morceau du carter de la volute.
22. Divers morceaux du carter de la volute y compris la plaque de données techniques du fabricant pour le train droit.
23. Compresseur avant.
24. Arbre de la roue BP.
25. Plaque de renfort de la roue BP.
26. Six sacs contenant différents morceaux du carter intermédiaire et du carter avant trouvés sur le côté gauche de la piste et composés de 16 morceaux et d'une rondelle (vis diffuseur).

FIGURE 1

1. PISTE 06 — DISPERSION DES DÉBRIS CF-QBL
2. Échelle — pi
3. 1300 pi
4. Sens du décollage
5. 150 pi
6. Principale pièce du moteur
7. 2190 pi par rapport à l'axe de l'intersection des pistes 06 et 32
8. Impacts de l'hélice droite — 1er, 2e, 3e

FIGURE 1

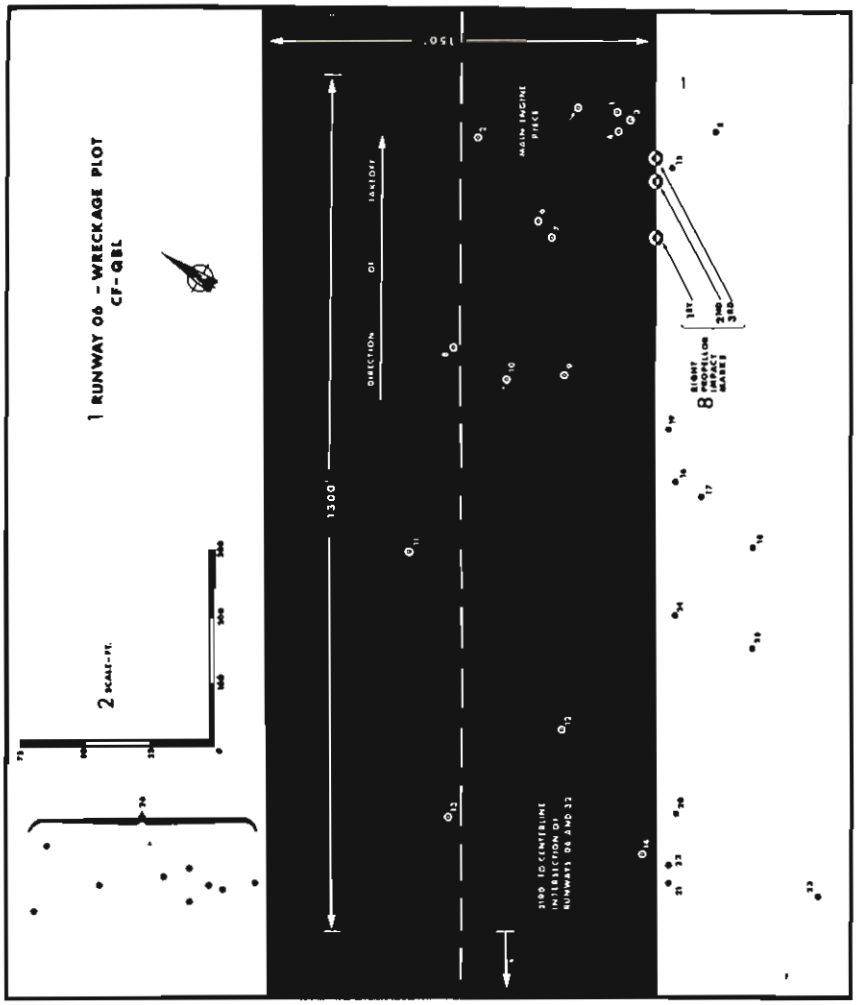

1 RUNWAY 06 – WRECKAGE PLOT
CF-QBL
2 SCALE-FT.
1300'
150'
DIRECTION OF TAKEOFF
MAIN ENGINE PIECE
2100 TO CENTERLINE INTERSECTION OF RUNWAYS 06 AND 32
8 EIGHT PROPELLER IMPACT MARKS
137
290
350

FIGURE 2

DÉTRUIT PAR L'INCENDIE (après l'écrasement)

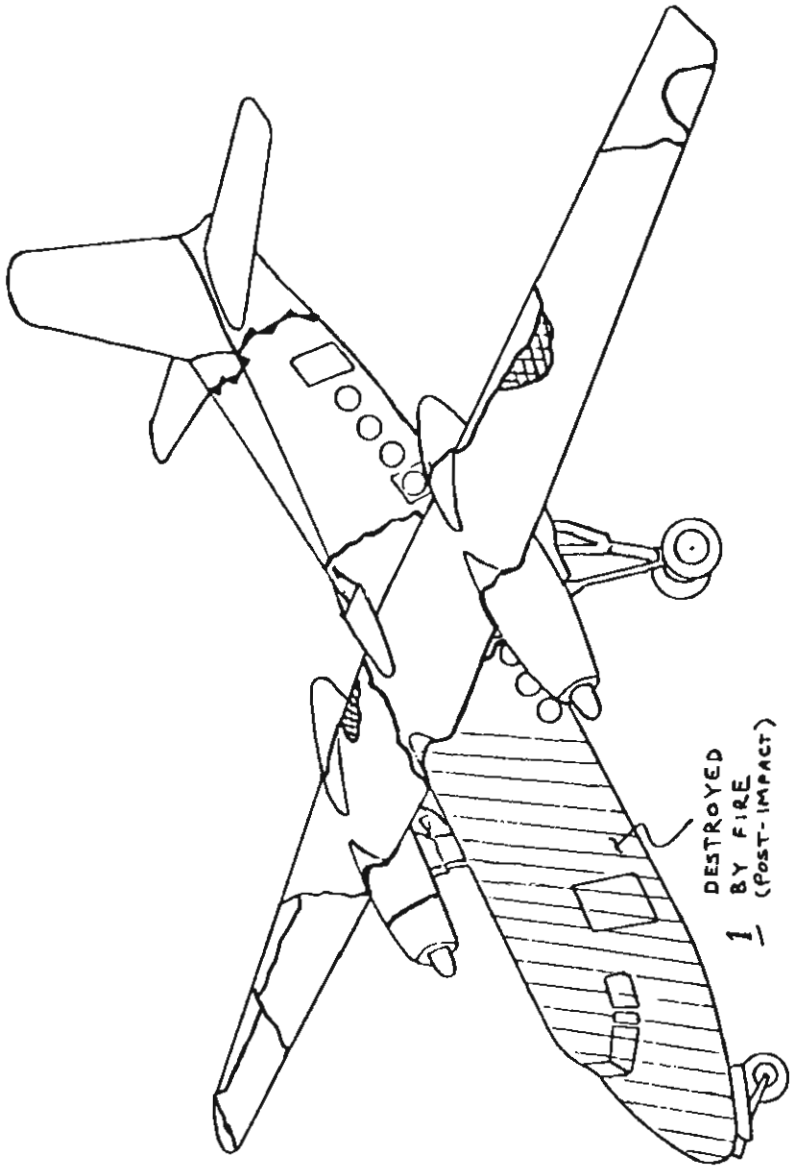


FIGURE 3

1. CF-QBL F-27
   Coefficient de résistance au roulement du train: 0.030
   Vent arrière: 5 noeuds
2. Vitesse-sol en noeuds
3. Temps en secondes
4. Here we go
5. Manettes à fond
6. Vitesse-sol
7. Distance
8. Fin du roulement au sol
9. Début de la montée
10. «bang»
11. Débris heurtent le sol
12. Débris
13. Roues
14. Hauteur/piste
15. Distances en pieds

FIGURE 3

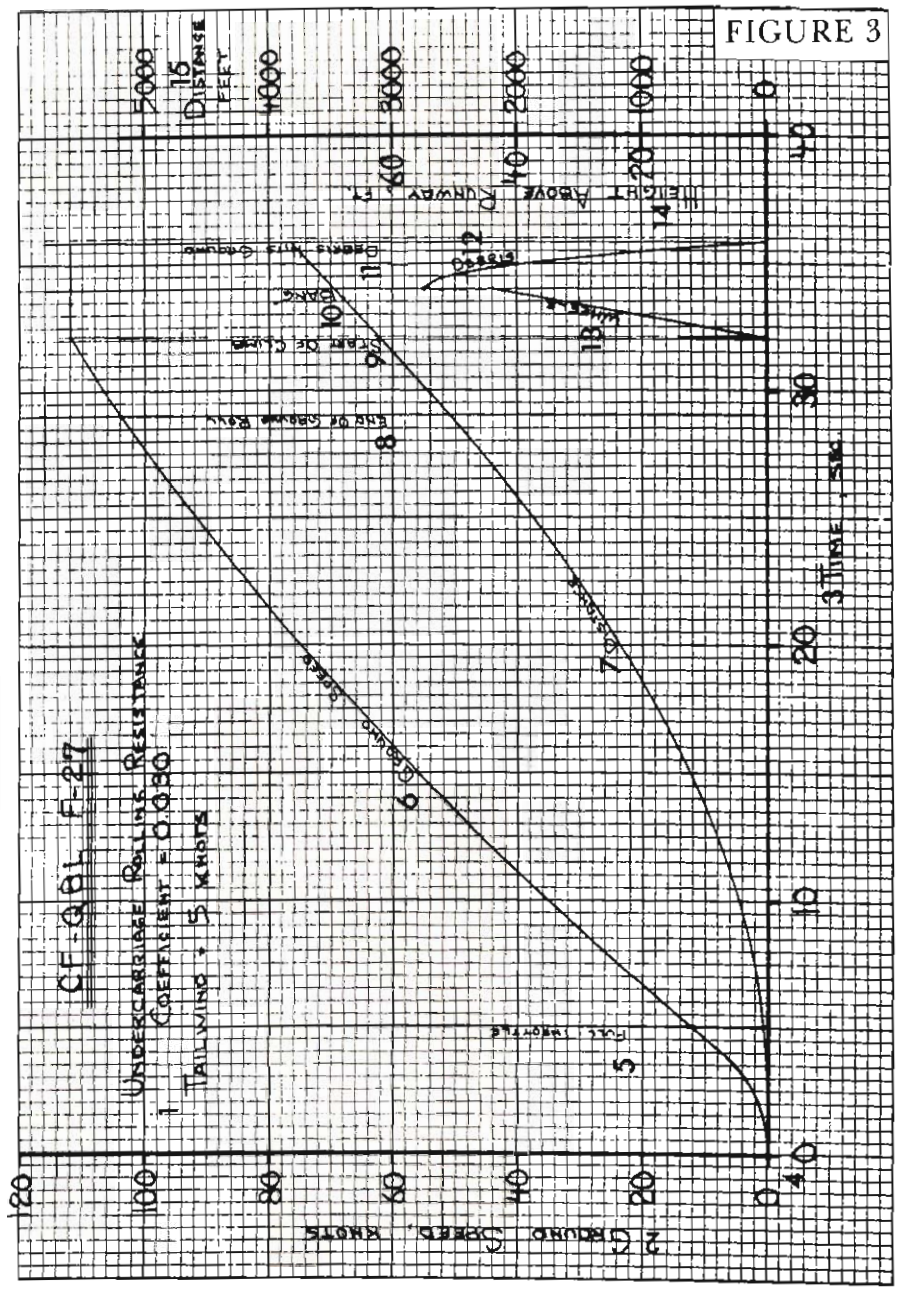
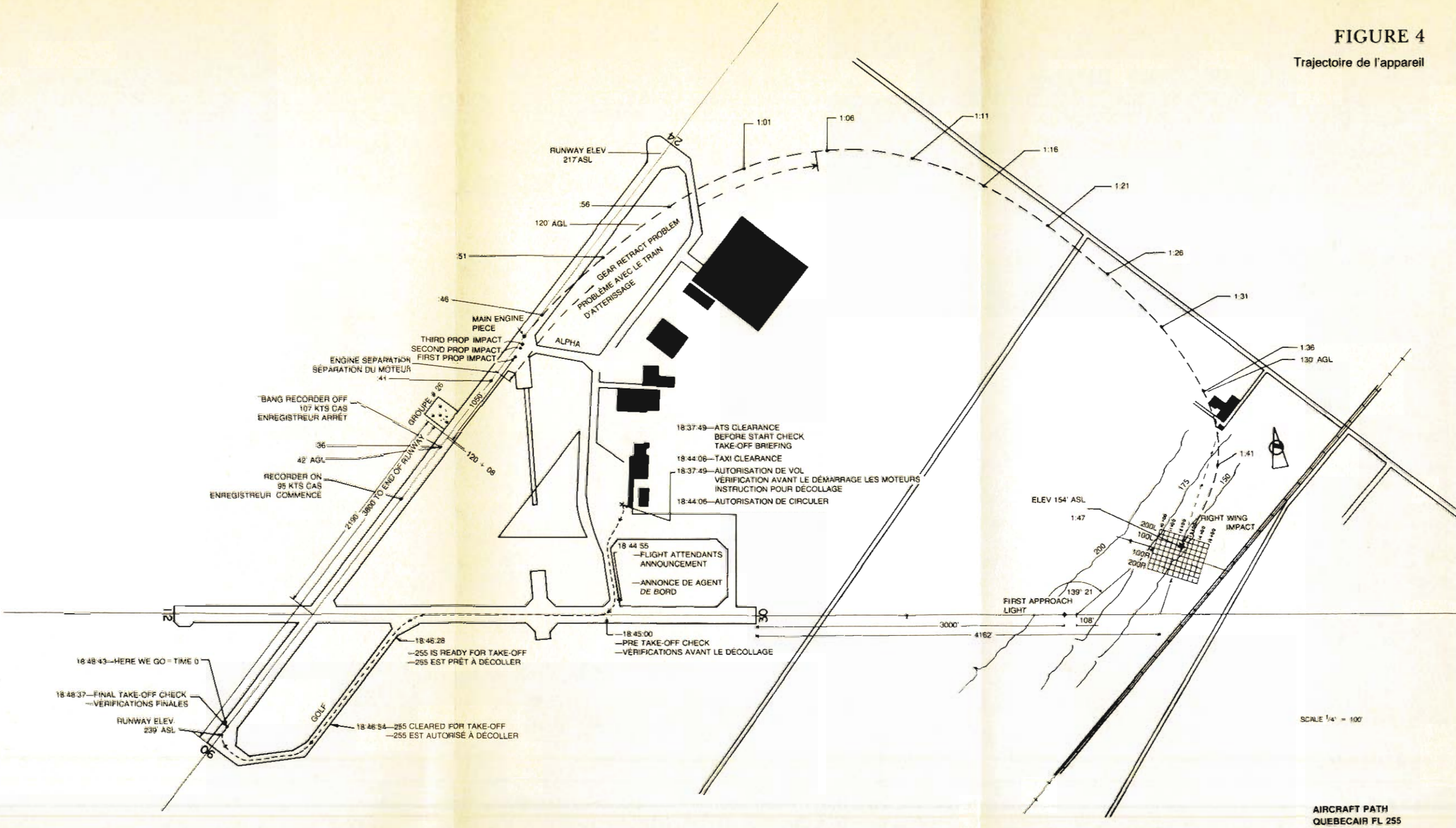

CF-QBL F-27
UNDERCARRIAGE ROLLING RESISTANCE
COEFFICIENT = 0.030
TAILWIND = 15 KNOTS
GROUND SPEED, KNOTS
DISTANCE FEET
HEIGHT ABOVE RUNWAY, FT.
TIME, SEC.
END OF GROUND ROLL
START OF CLIMB
OBSTACLE CLEAR
FUEL IMPORTS

FIGURE 4

Trajectoire de l'appareil



AIRCRAFT PATH
QUEBECAIR FL 255
F-27 CF-QBL
29.MARCH, 1979
QUEBEC CITY, P.Q.

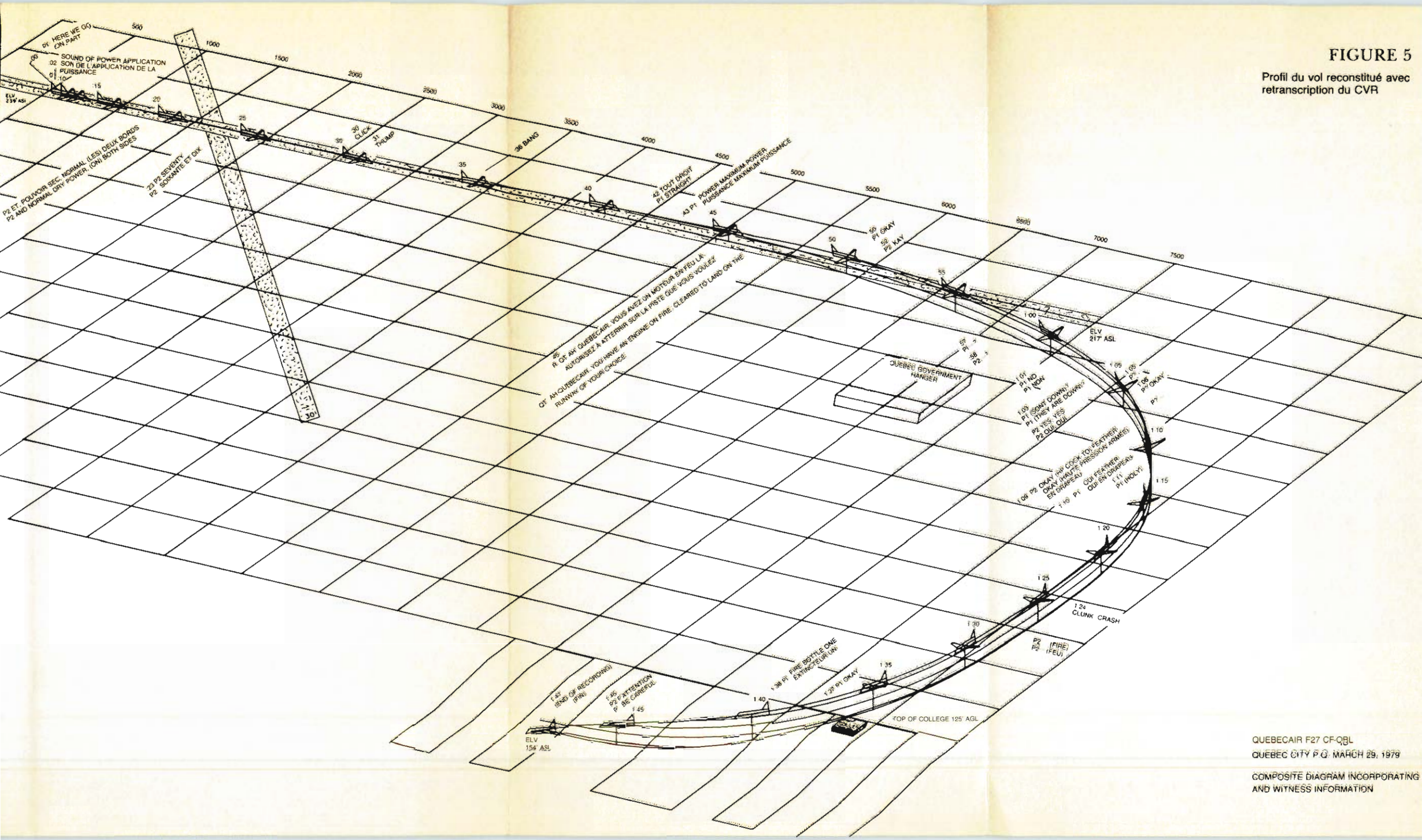


FIGURE 5

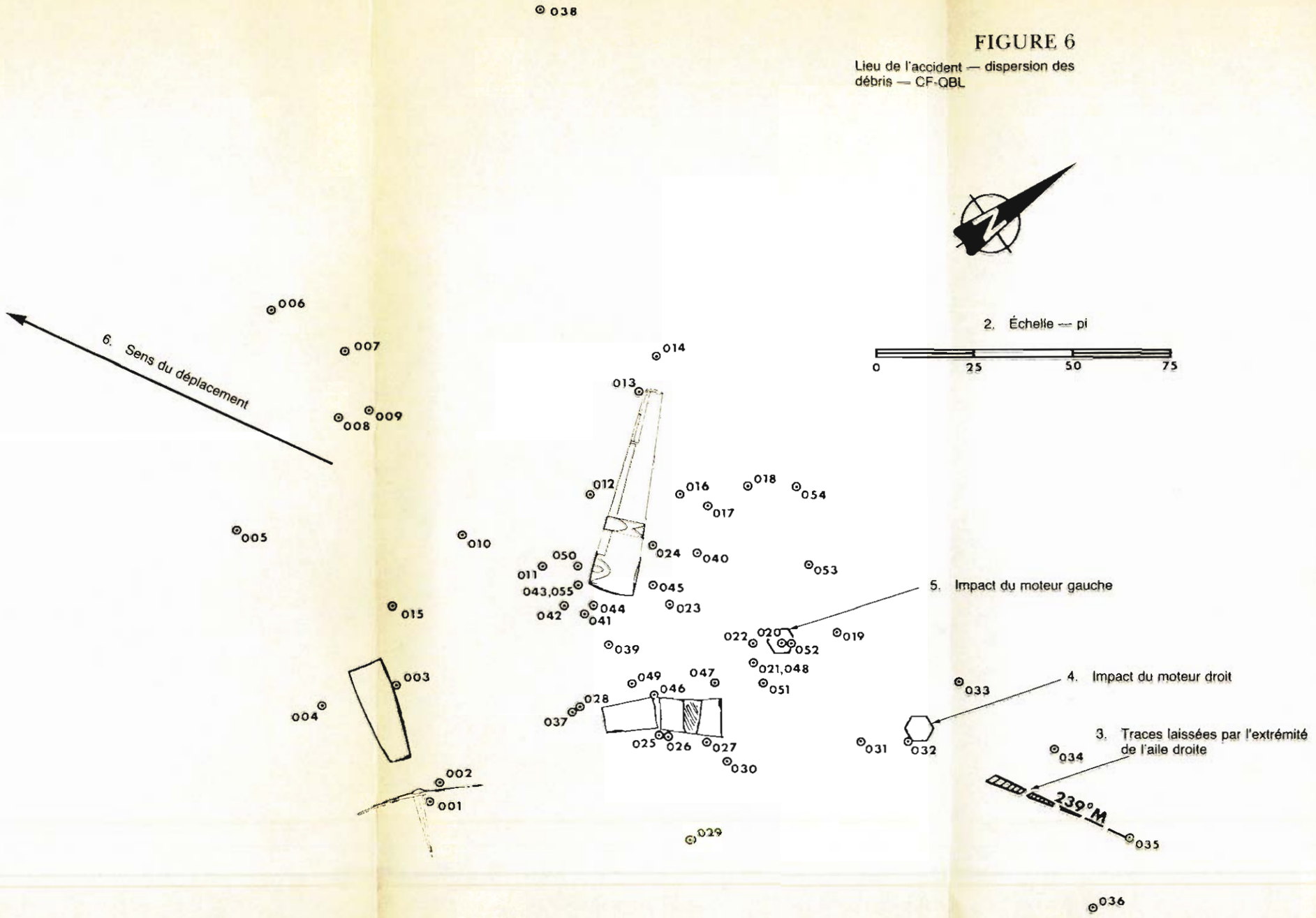
Profil du vol reconstitué avec retranscription du CVR

QUEBECAIR F27 CF-QBL
QUEBEC CITY P.Q. MARCH 29, 1979

COMPOSITE DIAGRAM INCORPORATING AND WITNESS INFORMATION

FIGURE 6

Lieu de l'accident — dispersion des débris — CF-QBL



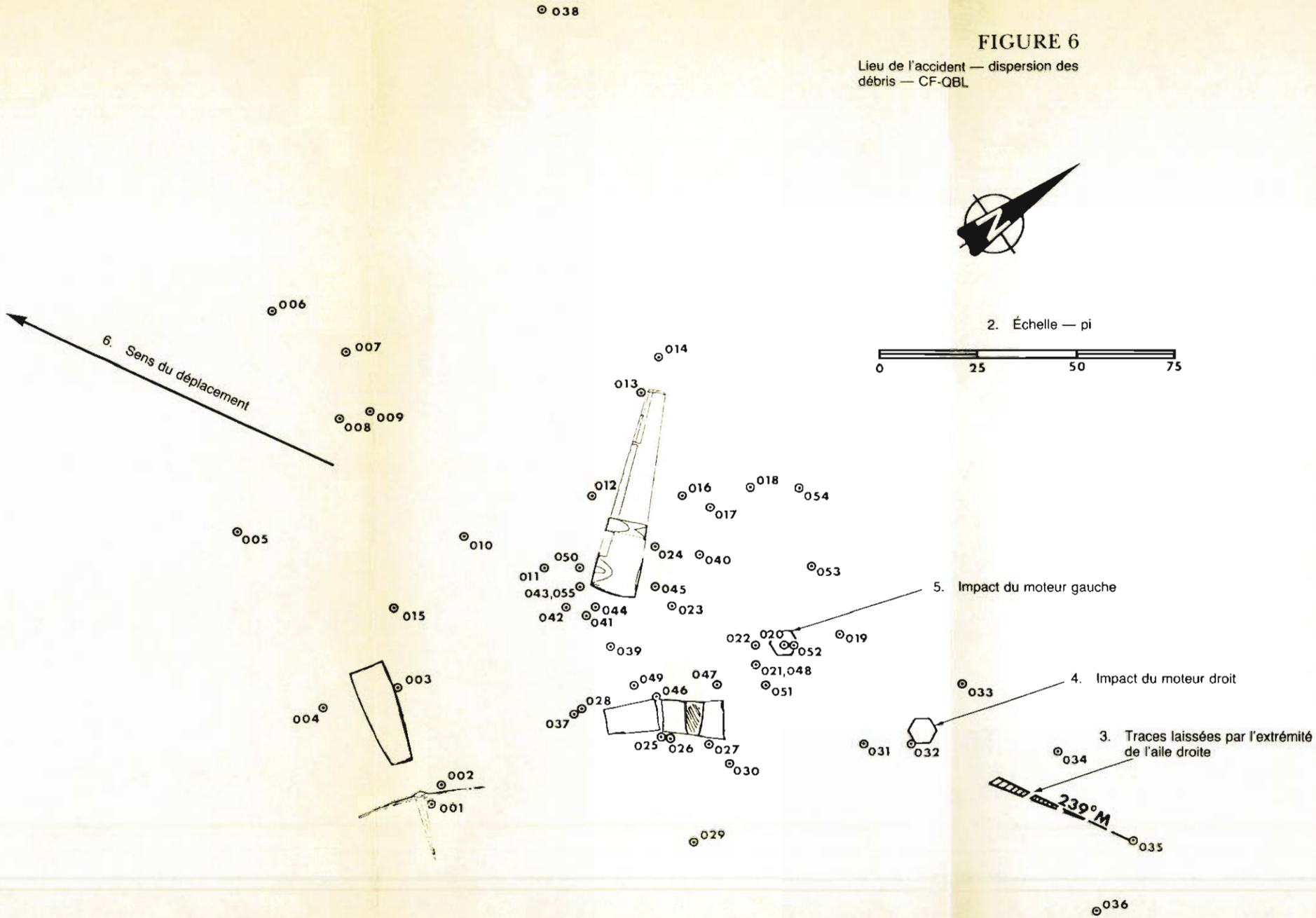


FIGURE 6

Lieu de l'accident — dispersion des débris — CF-QBL