

tion imposée par le réchauffement de l'appareil. Après avoir passé vingt minutes interminables sur la piste glaciale, nous sommes montés dans l'avion, où régnait une température de 20 degrés au-dessous de zéro. Trente-cinq minutes devaient s'écouler avant le départ. Impossible de bouger: rivés par nos ceintures de sûreté à un banc de toile froid, les pieds engourdis par le contact du plancher de métal, nous regardions monter vers le plafond de la carlingue les blanches volutes de nos haleines. A travers les fenêtres piquées de cristaux argentés, l'Arctique revêtait, au crépuscule, un aspect plus glacial encore. Dans cette vastitude inerte, toute la chaleur se réfugiait dans les flammes rouges ou bleues de l'échappement. Attentifs, les passagers cherchaient à déceler, dans le rythme des vibrations, quelque changement indiquant que cette longue attente touchait à sa fin. Lorsque s'éteignit enfin le signal de sûreté, les passagers s'arrachèrent péniblement à leurs sièges pour échapper à l'engourdissement, et s'étirèrent lourdement comme des bêtes sortant de leur sommeil hivernal. Plusieurs n'hésitèrent pas à s'étendre sur les caisses d'emballage, au milieu du plancher, les pieds appuyés au plafond tout près des bouches de chaleur. On avait l'impression de revivre l'épisode du film *Le Grand dictateur*, où Charlot expérimente le vol renversé.

La lumière rouge du crépuscule se répandait sur les ondulations de la neige et de la glace. Les ombres étaient longues. Sous nos yeux se déroulait un panorama aux lignes brisées où alternaient les hautes collines, les chaînes de montagne, les profondes vallées, les plaines ondulantes et les lacs dont la surface glacée se marquait d'étranges arabesques. A cause de l'uniformité de la couleur et de l'absence de détails, les formes seules ressortaient.

Une envolée dans l'Arctique n'a rien de monotone. Le vrombissement incessant des moteurs résorbe tous les échos, et son bruit même s'apparente au silence. L'entrecroisement infiniment varié des courbes qui se perdent à l'horizon, la crête rocheuse de tel pic dénudé, ou encore les stries bleues de la glace composent un tableau d'une conception hardie. La couleur y est subtilement nuancée. On ne perçoit aucun brusque contraste, mais seulement le jeu délicat des teintes pastel sur un fond lumineux. Aucun ton discordant ne se mêle à ces touches d'une pureté éthérée. On a devant ce tableau la même impression qu'à regarder les flammes capricieuses d'un feu dans l'âtre. La substance est toujours à peu près identique, mais les formes sont d'une extrême diversité. La fascination est la même.

Difficultés de la navigation dans l'Arctique

On comprend facilement que la navigation dans l'Arctique ne soit pas chose aisée. La boussole y devient inutilisable, les communications radiophoniques précaires. Et quoique la cartographie ait réalisé d'immense progrès depuis que le CARC a effectué son excellent travail de photographie aérienne, la transcription des données sur les cartes n'est pas encore achevée. L'astronavigation est la méthode la plus sûre, mais il est impossible d'y recourir à l'époque des longs crépuscules. Il est tout à l'honneur des navigateurs du CARC de pouvoir s'orienter comme ils le font. Le personnel restreint de Mould-Bay avait délaissé ses occupations pour construire une piste de glace sur laquelle notre aéronef pût atterrir. Le poids de l'avion pose le moindre des problèmes, car la glace de l'Arctique est suffisamment épaisse pour supporter les appareils les plus lourds. La neige soulève toutefois un problème. Théoriquement, elle ne doit pas excéder un pouce environ d'épaisseur, ce qui suffit à faciliter la traction. Plus épaisse, elle freine l'aéronef trop rapidement; plus mince, elle risque de le faire dérapier. C'est une longue et fastidieuse tâche que de construire une piste aérienne selon les normes qui conviennent. La main-d'œuvre et l'outillage sont limités et le temps fait défaut. Il peut arriver qu'on travaille pendant sept jours et sept nuits pour préparer une piste de glace pour un gros avion; à la veille de l'arrivée, tout ce travail peut être rendu inutile par une tempête de neige. La qualité des pistes où nous nous sommes