



Chronique spéciale proposée par :
Richard Saint-George
 reportair@hotmail.com

Très jeune, à l'âge de 7 ans, Denis Anctil décide qu'il sera pilote. Ses jouets – essentiellement des aéronefs miniatures et autres maquettes – contribueront à son orientation, mais la révélation viendra lors d'un tour d'hélicoptère. Les années passent et, dès ses 16 ans, il économise pour sa licence commerciale avion qu'il passera à Québec. Un « endossement » sur hélico suit dans la foulée. Jeune pilote, il fait ses premières armes dans le Nord. En 1978, Denis opère pour Trans-Québec à la Baie James. Sur place, il côtoie d'autres recrues, tel Danny Ricard – aujourd'hui à la direction de la compagnie Capitale Hélicoptère. C'est le temps des missions de repérage, d'exploration, de captures de loups et d'or ignaux, de surveillance des lignes d'Hydro-Québec, etc. La décennie quatre-vingt passe et les carnets de vol successifs du pilote Anctil s'emplissent d'heures de travail aérien.

Un vulgaire accident de chantier

Quatorze mille heures de vol plus tard, soit en 2003, Denis Anctil est désormais commandant sur Sikorsky 76. À bord du gros biturbine, il enchaîne les missions d'ambulance aérienne. Basé à Halifax, en Nouvelle-Écosse, l'homme maintenant dans la quarantaine avancée fait la navette aérienne entre l'hôpital et des lieux éloignés ou simplement impossibles d'accès aux ambulances sur roues. En conditions VFR ou IFR, son équipage et lui sauvent ainsi des vies presque au quotidien. Dans le jargon médical, on appelle *Golden Hour* le délai pendant lequel un patient a 50 % plus de chances de survie s'il entre à l'hôpital dans les 60 minutes ou moins suivant un accident. Parallèlement, le Québécois est aussi *Training Pilot*. À ce titre, il forme et entraîne plusieurs PNT. Très impliqué dans sa communauté d'adoption, Denis avoue se sentir apprécié. Un sentiment qui se confirmera après sa propre infortune. On dit souvent que la plupart des accidents sont bêtes. Celui de notre ami en est l'exemple même. Occupant ses moments libres à rénover un bâtiment, il grimpe, un matin, sur un échafaudage. Alors qu'il enjambe un croisillon de renfort, son pied glisse. Denis perd subitement l'équilibre. Son cou percute alors la structure métallique. Dans le choc, sa moelle épinière est touchée. Le drame. Ses membres ne répondent plus. Transporté aux soins intensifs, le verdict semble sans appel : quadriplégie. En l'espace de quelques instants, la vie du pilote d'hélico vient de basculer.

Denis Anctil, irréductible de l'aviation

Pilote d'hélicoptère professionnel au parcours impressionnant, ce passionné voit sa carrière stoppée net lorsqu'il se brise le cou, en 2003. Dix ans plus tard, bien qu'initialement déclaré quadriplégique, il renoue avec le vol en compagnie de son fils Bruno. Un bel exemple de courage et de détermination!



Denis Anctil, en fauteuil roulant, mais toujours super actif!



DTA J-RO, opéré par ULP Aviation, ici à l'aéroport de Saint-Georges de Beauce.



Les Ancil, père et fils, devant C-GRBI.

Réapprendre à vivre

Cinq mois d'hôpital et deux ans de convalescence sont nécessaires à Denis Ancil pour s'en sortir. Bien sûr, il sait que rien ne sera plus jamais comme avant. Heureusement, il peut compter sur l'indéfectible soutien de sa famille. Sa conjointe Diane, sa fille Marie-Ève et son fils Bruno ne le lâchent pas. Au contraire! Petit à petit, avec leur aide, il entreprend de rééduquer son corps. D'abord, l'usage de la parole, puis les bras et les mains. Contre toute attente, certains muscles recommencent à répondre. Par contre, les jambes n'ont pas cette chance. Denis doit se résigner à circuler, dans un premier temps, en fauteuil électrique puis, bientôt, en simple fauteuil roulant. De jour en jour, les progrès sont notables. Tant et si bien que l'espoir

de revoler un jour renaît doucement. Une rencontre, aux États-Unis, avec un instructeur de pendulaire lui prouve que les handicapés moteurs sont capables de manier des engins adaptés. Conforté dans cette idée, il s'inscrit chez Rouair Aviation – à l'aéroport de Saint-Hyacinthe – pour suivre une formation. À force de ténacité, en 2006, il récupère également son certificat médical (limité à la Classe 4). Entre-temps, ses amis de Nouvelle-

Écosse organisent une cérémonie en son honneur. L'hélicoptère du centre hospitalier est même rebaptisée *Denis Ancil!* Le jour de son intronisation, plus de 80 personnes – dont plusieurs ex-accidentés, autrefois sauvés par lui – viennent saluer le valeureux pilote. Et puis, en guise d'adieu, ses anciens collègues l'assistent afin qu'il puisse ultimement décoller son hélicoptère de service. Émouvant témoignage de sympathie!

Une réorientation professionnelle judicieuse

Battant de nature, Denis Ancil fonde ensuite avec son fils Bruno – instructeur ULM – une école de pilotage dédiée au vol pendulaire. Les installations se trouvent à Saint-Lambert-de-Lauzon, pas très

loin de Québec. En 2010, trouvant les sorties en delta limitatives, il projette une activité additionnelle, nouvellement en vogue en Europe : l'autogire. Renouant d'une certaine façon avec le monde des rotors, Denis importe un premier gyrocoptère. S'ensuit un modèle high-tech : le DTA J-RO. Fabriqué en France, ce biplace en tandem est mû par un Rotax 914 (voir l'essai dans ce numéro). Entre 2011 et 2012, papa et fiston se rendent plusieurs fois à l'aérodrome de Montélimar-Ancône où est basé le constructeur. Tous deux volent in situ. Bruno y suit un cours pour devenir pilote-instructeur. De retour au Canada, celui-ci doit compléter sa formation car il n'existe pas d'équivalence entre les deux pays. De surcroît, en France, les gyros sur lesquels il a volé entrent dans la catégorie ULM, tandis qu'au pays, ceux-ci sont classés à part. À ce titre, le *Permis de pilote autogire* canadien, de par son niveau, s'apparente davantage à la licence *Pilote d'avion* ou d'*hélicoptère* qu'au *Permis de pilote d'ultra-léger*. Dans le courant de l'année dernière, Bruno passe enfin sa qualif instructeur au Québec. D'abord, il réussit l'examen écrit du ministère, puis le test en vol. Comme Transports Canada ne dispose pas d'examineur qualifié sur gyrocoptère, l'inspecteur désigné dirige alors l'épreuve... depuis le sol, à l'aide d'une radio VHF! S'acquittant au mieux des manœuvres et des exercices requis, B. Ancil joint, du coup, le cercle très fermé des formateurs sur autogires (seulement quatre au Canada). Aujourd'hui, fier de ses 500 heures sur type, il compte une dizaine d'élèves dont son propre père. Très bientôt, Denis pourra donc – grâce à l'ajout d'un *malonnier*, en remplacement du *palonnier* – piloter en solo C-GRBI. Quelle belle revanche sur la vie et quel exemple pour nous tous!