

© Le mot et le reste, 2017.

BERTRAND BOUARD

LYNYRD SKYNYRD

LE MOT ET LE RESTE
2017

Note de l'auteur

Démêler les faits d'une reconstitution des événements enjolivée ou fantasmée n'est pas toujours aisé quand on se penche sur l'histoire d'un groupe, et particulièrement sur celle de Lynyrd Skynyrd. Les divergences abondent entre les différents protagonistes et nombre ne sont plus là pour donner leur version des événements. Certains épisodes ont fait l'objet de récits si contradictoires, parfois par le même narrateur, qu'ils semblent brouillés à jamais, comme la question de l'état de conscience de Ronnie Van Zant lors du crash et des circonstances exactes de son décès. J'ai choisi de retenir la version qui faisait l'objet d'un consensus parmi les sources ou, à défaut de celui-ci, celle qui paraissait la plus probante (certaines sources étant plus fiables que d'autres), et de faire figurer en bas de page les récits « alternatifs » de certains événements.

Au lecteur anglophone qui souhaiterait approfondir le sujet, je recommanderais l'ouvrage de Ron Eckerman, tour manager du groupe de janvier 1976 jusqu'au crash, témoignage le plus éclairant sur son fonctionnement (et ses dysfonctionnements) au jour le jour. Son récit est également le mieux écrit parmi ceux qui existent (les livres de Marley Brant et Mark Ribowsky sont en outre émaillés d'erreurs factuelles).

That smell of death¹

En cette fin de matinée du 20 octobre 1977, la petite troupe qui s'extraie des taxis à l'aéroport de Greenville, en Caroline du Sud, affiche une mine plutôt maussade. Les excès consécutifs au concert de la veille n'y sont pas étrangers, de même que la séance d'alcoolisation à laquelle certains musiciens se sont adonnés au bar ou dans les chambres de leur hôtel, dès le petit-déjeuner. Longs cheveux blonds, jean et T-shirt comme chaque jour de l'année, le chanteur et leader du groupe, Ronnie Van Zant, a les yeux réduits à un trait séparant ses paupières gonflées, la gueule de bois particulièrement intense. La troupe rejoint le tarmac puis commence à se diriger vers le Convair 240 qui fait tourner ses deux moteurs à hélice sur la piste depuis près d'une heure – des limousines devaient récupérer les musiciens à l'hôtel mais ne se sont jamais matérialisées. Une inquiétude, surtout, se lit sur certains visages, celui de la choriste Cassie Gaines tout particulièrement. Lors du dernier vol entre Lakeland, en Floride, et Greenville, une détonation au niveau du moteur droit au moment du décollage a été suivie d'une traînée de flammes au moment où l'avion prenait de l'altitude, réitérée à plusieurs reprises. Résolue à ne plus remettre les pieds à bord de l'appareil, Cassie a cherché des billets sur un vol commercial pour rallier Baton Rouge, en Louisiane, lieu du prochain concert, avant de se raviser au matin, convaincue

1. « Cette odeur de mort » (extrait de « That Smell »).

par les autres. Les velléités de certains de ne pas revoler dans le Convair ont, de toute façon, été coupées court par Van Zant la veille au soir : « Celui qui n'est pas au concert demain pourra se considérer comme viré. » Le show de Greenville s'est bien déroulé, mais sitôt de retour à l'hôtel, les conversations ont vite convergé, de nouveau, vers le vol du lendemain, et les musiciens, qui avaient largement réduit leur consommation ces derniers temps après des années d'excès, ont débouché les bouteilles, réagissant comme souvent : face à une situation stressante, s'alcooliser. Gene Odom, le chef de la sécurité, qui avait embrassé le sol à l'atterrissage à Greenville, incrédule d'être toujours de ce monde, s'est rendu, dès son réveil, encore sous le choc, auprès des deux pilotes, Walter McCreary et William Gray, affairés autour du moteur défectueux. « Un mécanicien viendra s'en occuper à Baton Rouge », s'entend-il répondre, sidéré que le problème ne soit pas résolu sur le champ. « C'est rien de méchant, renchérit McCreary. On doit juste réparer pour que le moteur tourne mieux, c'est pas si grave que ça a en l'air. Au pire, si un moteur venait à s'éteindre, ce qui n'arrivera pas, on peut toujours voler avec un seul. »

Effectuer ses tournées à bord d'un avion privé n'a rien d'inusuel pour un groupe de rock dans les années soixante-dix. Les Stones ou Led Zeppelin en ont fait l'emblème de leur puissance. L'avion privé, flanqué du nom du groupe, participe de leur mystique : en vivant hors des règles, en partant de pas grand-chose, l'on pouvait parvenir très haut, littéralement. Pour Lynyrd Skynyrd, la solution s'est aussi imposée pour d'autres raisons : régulièrement éméchés, turbulents, les musiciens du groupe ont traumatisé des contingents d'hôtes et de passagers – il est arrivé, à l'atterrissage, que des shérifs les attendent en bas des escaliers... Le groupe loue depuis quelques mois un Convair 240, pas exactement une

première jeunesse – entré en circulation en 1947, l'appareil totalise plus de vingt-neuf mille heures de vol. Lors de son inspection pour une éventuelle utilisation, l'un des responsables d'Aerosmith, Zunk Buker, a menacé de démissionner si on l'obligeait à embarquer ainsi que son groupe à bord de cet avion en piteux état, dont les pilotes se partageaient une bouteille de whisky dans le cockpit. Le manager anglais de Lynyrd Skynyrd, Peter Rudge, préfère pour sa part rejoindre les villes où se produisent ses musiciens à bord des vols réguliers, en première classe.

« Si c'est ton heure, c'est ton heure. Peu importe que tu sois dans un avion ou un bus », a déclaré Ronnie Van Zant à Ron Eckerman, le *road manager* venu le consulter ce matin. Eckerman a le sens de l'humour : il s'est confectionné la veille un T-shirt sur lequel est écrit « *Travel at your own risk* » (« voyager à vos propres risques »). Le chanteur grimpe maintenant dans la carlingue, parmi les vingt-quatre autres passagers. Il s'installe dans la première partie de l'habitacle, aménagée en un salon avec une banquette circulaire sur le côté droit, sur laquelle prennent place l'ingénieur du son Kevin Elson et les deux guitaristes Allen Collins et Gary Rossington – en face, sur deux fauteuils, s'assoient le *tour manager assistant* Dean Kilpatrick et Steve Gaines, le frère de Cassie.

Le décollage a lieu à 16h02, après que le moteur droit s'est lancé dans un nuage de fumée noire. Il fait 16°C, le ciel est bleu, seulement voilé de quelques nuages. Dans les premières minutes du vol, le moteur droit est à nouveau pris de secousses anormales qui finissent par s'estomper. Une fois parvenus à l'altitude de croisière, les musiciens et le management tiennent un conciliabule : ce vol sera leur dernier à bord de l'anxiogène coucou, un Learjet dernier cri le remplacera à leur prochaine étape, la chose est décidée. Voilà qui allège

les cœurs. Et, après tout, les musiciens ont de quoi se réjouir. Leur nouvel album, *Street Survivors*, sorti trois jours plus tôt, a été précommandé à un demi-million d'exemplaires et marque un accomplissement créatif dont peu d'observateurs les pensaient capables. Symbole du rock du Sud, le groupe s'en éloigne subtilement, grâce à des arrangements de guitares fins et à certains des meilleurs morceaux depuis le début de sa carrière, entamée une douzaine d'années plus tôt. L'un d'eux, tout particulièrement, se détache, « That Smell », dont les paroles, lugubres, ont été inspirées à Van Zant par une série d'accidents de voiture survenus à Collins, Rossington et Powell: « *Can't you smell that smell? / The smell of death surrounds you?* »¹ Leur tournée, baptisée Tour of the Survivors, vient de débiter et s'annonce triomphale. Les quatre premiers concerts ont conforté la dynamique du groupe, sur la lancée de son triomphe dans le stade d'Anaheim, en Californie, qui les a vus acclamés par cinquante-sept mille fans le 27 août. Enfin, rêve de Ronnie Van Zant sur le point de devenir réalité, Lynyrd Skynyrd se produira dans deux semaines au Madison Square Garden de New York, consécration suprême pour des gamins des faubourgs populaires de Jacksonville, en Floride, dont le *music business* n'a jamais vraiment su s'il s'agissait de hippies, de *rednecks*, ou d'un mélange des deux.

Le soleil commence à rougeoier et imprime sur le ciel les premières couleurs du crépuscule. Baton Rouge n'est plus qu'à une petite centaine de kilomètres. Une trentaine de minutes de vol à peine. Certains, tels Gene Odom, Craig Reed, un roadie, ou Ron Eckerman disputent une partie de poker à l'arrière de l'appareil; Artimus Pyle, le batteur, et Dean Kilpatrick esquissent des pas de disco dans l'allée centrale, provoquant quelques rires dans l'assemblée. Dans

1. « Sens-tu cette odeur? Celle de la mort qui rôde autour de toi? ».

la partie avant, Ronnie Van Zant est affalé au sol, un coussin en guise d'oreiller, le visage calme, plongé dans le sommeil suite à l'absorption de somnifères. Soudain, une puissante détonation, suivie de quelques cris. Une large boule de feu, jaillie du moteur droit, qui se dissipe dans un épais nuage de fumée noire. Les hélices continuent de tourner quelques secondes, puis s'arrêtent. Seconde détonation, quelques secondes plus tard : une nouvelle boule de feu, plus petite, et la même traînée noirâtre qui s'échappe du second moteur. Quelques révolutions d'hélices puis elles se figent à leur tour. Odom se précipite dans le cockpit – McCreary vient de plonger une jauge dans le réservoir pour évaluer le niveau de fuel. Il la ressort, livide. « J'espère que vous allez survivre à ça, enfoirés, histoire que je puisse tuer chacun d'entre vous », jette Odom aux deux pilotes, juste avant que l'appareil, qui n'est plus propulsé, effectue une brusque embarquée. Les lumières de l'habitacle clignotent, le plongeant dans une alternance de lumière et d'obscurité. À 18 h 39, les pilotes contactent la tour de contrôle de Houston, qui les détourne vers l'aéroport le plus proche, celui de McComb-Pike County, dans le Mississippi. Ils entament un virage et commencent à faire descendre l'appareil. À 18 h 45, les pilotes déclarent à Houston être en panne de fuel. « Préparez-vous pour un atterrissage d'urgence », intime la voix de McCreary dans les haut-parleurs. Gray, les yeux exorbités, sort de la cabine et répète la consigne aux passagers en la hurlant. À l'arrière, Craig Reed a arraché du mur la tablette sur laquelle se tenait la partie de poker. Jetons, cartes, pièces et billets se répandent dans l'allée, sous les sièges. À l'avant, Allen Collins pense au coup de fil qui l'a tiré de son profond sommeil, ce matin : JoJo Billingsley, l'une des trois choristes, censée les rejoindre à Baton Rouge, lui conseillait de ne pas monter à bord de l'appareil. Elle avait rêvé que l'avion se crashait. Artimus Pyle

va et vient le long de l'allée centrale, de chaque côté de laquelle ont été aménagés des espaces de quatre fauteuils, en vis-à-vis. Puis le batteur s'assoit à même le sol, dans l'allée centrale, à côté des toilettes, le plus en arrière possible dans l'appareil. Odom, les traits du visage déformés par l'effroi, passe de passager en passager, s'assure que chacun a bouclé sa ceinture, attise les frayeurs ce faisant. Il réveille Van Zant, le place sur la banquette, entre Allen et Gary, et boucle sa ceinture – « Mec, laisse-moi juste dormir », lui répond son ami d'enfance, qui l'avait engagé quelques mois plus tôt pour assainir l'environnement du groupe, jusqu'alors si toxique. La cabine baigne maintenant dans l'obscurité, parcourue d'un silence sépulcral. « C'est la dernière tournée *low cost* que je fais », maugrée un roadie en tentant à moitié de plaisanter. Les yeux braqués sur un as de pique qui a glissé sous le siège devant lui, Ron Eckerman visualise l'embarras de sa petite troupe à faire du stop une fois que l'appareil se sera posé sur l'autoroute qu'il peut apercevoir – la I-10, qui court sur toute la largeur des États-Unis, surélevée en cette région par-dessus des terres parmi les plus marécageuses du pays. Il pense aussi, un peu coupable, à la publicité que va leur apporter pareille aventure. Plus personne ne pourra dire qu'il n'a pas entendu parler de Lynyrd Skynyrd. Les visages sont pâles, comme si le sang en avait été drainé. Les yeux écarquillés. Des prières se murmurent. Tout est calme. Sous les ailes du Convair, étendues agricoles, routes goudronnées, forêts sombres et rares habitations commencent à se dessiner. Le soleil a pâli et le crépuscule naissant enveloppe la campagne du vieux Sud dans un voile gris clair, irréel.