

JOURNAL D'UN PILOTE (1954-60)

9 décembre 2004

Claude Montour (130769)

C.A.R.C. (Corps d'Aviation Royal Canadien)
Département de la Défense Nationale
Publications C/M

20 MAI 1954 - INSCRIPTION

Aujourd'hui je fête mes vingt et un ans... Je suis MAJEUR aux yeux de la loi!

Il y a trois ans déjà, je me préparais à partir pour l'été de 1951 au camp d'entraînement de la Réserve Universitaire de l'Aviation Canadienne. Je m'étais joint à ce corps durant ma première année d'université dans le seul but de gagner les fonds nécessaires à la poursuite de mes études en génie jusqu'alors défrayées par mes parents. À ce moment-là, il m'était indifférent de suivre l'entraînement de l'une ou l'autre des options offertes, le cachet étant le critère de base de mon choix.

Le personnel VOLANT recevant une surprime, je fis comme mes camarades et optai pour le cours de pilote comme premier choix, suivi par celui de navigateur et, en dernier lieu, celui d'opérateur-radio.

Chacun savait que, suite aux tests intensifs, peu de nous serait accepté comme pilote et que certains seraient refusés dans les deux autres options. À tout événement nous nous en fumes donc vers Toronto afin de passer ces tests.

La journée décisive se présenta et je fus le dernier à recevoir ses résultats. À tour de rôle mes amis sortaient du bureau: 'rejeté comme PILOTE, accepté comme NAVIGATEUR'!

Quelle ne fut pas ma surprise de m'entendre dire que j'étais accepté pour le cours de pilote... Devant la situation de me

voir séparé de mes amis canadiens-français et sans plus d'intérêt pour l'un ou l'autre de ces cours, je demandai de les joindre sur le cours de navigateur.

Je n'oublierai jamais l'expression d'étonnement que cette demande imprévue provoqua sur le visage des membres du bureau de sélection... Une douche froide aurait eu le même effet.

Je réalisai plus tard que je leur posais un dilemme car, de notre groupe, il n'y avait place que pour une personne sur le cours de pilote et qu'en refusant je bouleversais complètement leurs plans.

Une fois ressaisis, ils acceptèrent ma demande et proposèrent au deuxième plus méritant le poste que je refusais et que lui, s'empressa d'accepter.

Les critères de sélection sont sûrement valables si l'on en juge par la suite. Ce récit vous renseignera sur ce qui m'est arrivé, alors que la personne qu'ils durent nommer à ma place fut renvoyée suite à l'échec qu'elle subit quelques semaines plus tard lors des tests intensifs.

Entre-temps, je me retrouvais à Summerside, Île du Prince-Édouard, pour le cours de navigateur. Je débutais dans un univers inconnu qui ne fut pas long à me conquérir. Les premiers jours de cours théoriques au sol furent très intéressants et ces beaux oiseaux que nous pouvions voir de si près et en si grand nombre m'attiraient de plus en plus, même s'ils inspiraient toujours une certaine crainte difficile à surmonter.

Telles des bêtes sauvages à apprivoiser, nous les côtoyions et nous en approchions de plus en plus près graduellement, de peur de les apeurer... ou vice versa!

Et le grand jour arriva. C'était notre baptême de l'air. Nos zincs étaient des Douglas DC-3, DAKOTA, vétérans, doux, expérimentés, et qui en avait vu de toutes les couleurs.

Pour cette première envolée tous les membres du cours s'engouffrèrent dans le même appareil. Le temps était merveilleux et la randonnée fut magnifique. Déjà nos craintes s'estompaient. Une fois revenus sur terre, nous n'avions plus qu'une seule envie: remonter dans les airs!

J'acquerrais durant cet été des connaissances en navigation qui me seront d'un grand secours plus tard mais en plus, et surtout, je découvrais en moi un goût particulier pour l'aviation que je n'avais jamais senti auparavant.

De retour aux études l'automne suivant, je rêvais souvent, surtout en plein jour, aux plaisirs de voler, non plus comme navigateur, mais, maintenant, comme pilote de ces monstres d'acier: les plus beaux monstres au monde!

Et maintenant, la situation mondiale demeure incertaine, la guerre de Corée semble

vouloir dégénérer en conflit mondial. La situation au Vietnam n'annonce rien de bon. Et je suis d'âge à être appelé SOUS LES DRAPEAUX - je fais mon choix! Ce sera l'AVIATION et comme PILOTE! J'ai vingt

et un ans, aujourd'hui, je décide donc pour moi-même.

Ma demande d'inscription dans l'Aviation Royale Canadienne comme pilote est soumise aujourd'hui même... Le processus m'ayant emmené à cette décision aura duré près de deux ans, et elle aura mûri simultanément et pour les mêmes raisons qui forcèrent les puissances occidentales à se réarmer afin d'assurer la protection de ses libertés.

Le Canada au sein de l'O.T.A.N. choisit la force aérienne comme arme principale ce qui confirme ma décision d'y participer. De plus, nous développerons nous-mêmes et pour la première fois, notre propre matériel: finie la dépendance aux Etats-Unis et à l'Angleterre. Nous bâtissons notre force aérienne nous-mêmes: nous le pouvons et nous le ferons. Déjà par le JETLINER nous avons démontré notre supériorité: premier avion de transport turbo-propulsé en Amérique sinon au monde. Nous le mettrons cependant de côté en faveur du développement et de la production massive de l'avion de chasse adapté à nos besoins, estampé: MADE in CANADA.

Le résultat de cet effort collectif de milliers de canadiens sera le CF-100; et c'est lui que, sans même le connaître, je piloterai dès son apparition opérationnelle sur nos escadrilles!

Dès ma demande d'inscription formellement soumise les événements se précipitent. En moins de deux semaines je subis maints examens médicaux intensifs de condition physique: coeur, yeux, système nerveux, réflexes, etc. Ceci est fait à Montréal par un nombre incroyable de spécialistes chez qui je me présente à tour de rôle dans une course infernale. Et puis, silence complet de quelques jours dans l'attente du verdict découlant des résultats de tous ces examens.

J'oubliais de mentionner que durant cette même période je dus aussi passer plusieurs tests écrits pour vérifier mes aptitudes au rôle de pilote et pour établir mon quotient intellectuel.

Les examens de la vue me préoccupent particulièrement car depuis un an je dois porter des verres pour lire et travailler. Enfin, les résultats me parviennent: bon sur toute la ligne. Ma fiche personnelle initiée par le bureau de recrutement de Montréal indique ce qui suit: éligible au cours d'officier-pilote à London, Ontario. Langue maternelle: FRANÇAIS. Recommandé pour le cours d'ANGLAIS (sans test d'anglais préalable).

Sachant que ce cours ajoutera à mon entrée en OPÉRATIONS un délai appréciable, je l'accepte avec difficulté considérant mon anglais suffisamment fort. Je pars avec l'idée arrêtée de m'y soustraire.

8 JUIN 1954 - LONDON, ONTARIO

SÉLECTION et CLASSIFICATION des CANDIDATS

Début d'une seconde étape, dans un décor étranger, entouré de gens en majorité de langue anglaise. D'ailleurs, cela est plus qu'une majorité car, sur une soixantaine de candidats, nous ne sommes que SIX français... Il ne sera pas long avant que nous nous regroupions afin de converser dans notre langue et devenir amis quasiment par défaut!

Chose certaine, la même question est partagée par tous les candidats quelle que soit leur souche: quels sont ceux parmi nous qui survivront jusqu'à l'étape suivante?

Beaucoup d'appelés, peu d'élus! ÇÀ, tout le monde le sait...

Je m'installe donc dans une baraque: sera-t-elle la première et la dernière tout à la fois?... Je suis confiant que non. Nous recevons l'horaire de la première semaine. C'est très chargé et tout y est inclus en frais de tests, examens de toutes sortes: aptitudes physiques, leadership, (nous devons être de calibre d'officier), vitalité d'esprit, rapidité de réaction autant physique que mentale, contrôle de soi, force de caractère, maintien d'un bon jugement sous pressions diverses, etc.

Au tout début de cette semaine, je m'aperçois que les francophones sont regroupés en équipe, ce qui m'amène à en demander la raison à notre évaluateur attiré. Sa réponse est simple et censée: afin de donner une chance égale à tous, nous sommes évalués sur une base différente des anglophones

considérant notre handicap alors que tous les tests et instructions sont présentés et rédigés dans la langue de Shakespeare.

Par contre, cela implique inévitablement que notre handicap devra être éliminé par un stage d'anglais à St-Jean (Qué) d'une durée d'au moins deux mois. Je m'empresse donc de demander une rencontre avec l'Officier Commandant pour négocier un transfert à un des groupes anglophones ayant toujours en tête de ne pas avoir à suivre ce stage.

Lors de cette entrevue, j'explique les motifs de ma démarche et l'on accepte mes arguments tout en demandant vingt-quatre heures de consultation. J'attends avec impatience le verdict et, finalement, je suis demandé à me présenter devant le C.O. (Commanding Officer).

Suite à une courte conversation (en anglais naturellement) avec ce dernier pour le satisfaire personnellement, il me fait part de sa décision. Libre à moi de décider. Je vais avec les anglais, sans égard particulier, ou bien je demeure où je suis et profite des chances accordées aux français à chacune des étapes à franchir, non seulement celle-ci, mais aussi les autres qui suivront. On m'accorde jusqu'au lendemain pour rendre ma décision finale.

À la première heure le lendemain je me présente décision en main: TRANSFERT IMMÉDIAT! Mon inquiétude augmentant à mesure que le temps passe à cause du rattrapage à faire pour m'aligner aux anglais qui progressent évidemment plus rapidement dans leur programme que nous pouvons le faire dans une langue étrangère.

Et me voilà comme un mouton noir au sein d'équipes déjà formées, personne n'étant intéressé à me prendre dans son groupe, la compétition étant forte et serrée. La nature même des tests en cours empêche les moniteurs d'obliger quiconque à m'accepter. La situation que je crée demande une décision de chef (alors même que chaque membre des équipes s'en veut le chef) mais la décision d'aucun ne se fait valoir.

Je suis convoqué à nouveau: personne ne démontre l'esprit nécessaire à mon transfert. Dilemme! Puis-je travailler à mon acceptation? Si j'amène une équipe à, non seulement m'accepter, mais à me vouloir, est-ce acceptable? La réponse vient sans hésitation:

OUI, certainement!

Ayant reçu carte blanche, je sonde le terrain le soir même auprès d'amis anglais des différents groupes qui, soit dit en passant, ne m'en veulent pas personnellement, mais qui, comme chacun de nous, se sentent en com

pétition étroite les uns contre les autres. Laissez-moi vous dire qu'une situation semblable crée une ambiance (à défaut d'autre mot) pour le moins unique et à la fois inestimable. Pourquoi? Parce que tous, ici, se retrouvent dans le même bain: chacun est en compétition vis-a-vis l'autre, personne ne se connaît, tous sont ouverts à l'amitié, chacun a déjà démontré par des tests antérieurs un certain niveau d'aptitudes hors de l'ordinaire comme leader et que maintenant, ils font face au processus d'élimination. Ils sont tous conscients de la situation, mais aucun n'a vécu cette expérience antérieurement et personne n'est là pour 'aider' l'autre. C'est chacun pour soi. Par contre, en dehors des 'compétitions' nous vivons nos loisirs ensemble et sous un même toit, loin de nos RACINES respectives...

Un bain de tension semblable ne peut qu'amener des liens d'amitié, changeant même pour la majorité, la signification du mot 'amitié'. Les communications difficiles entre gens de calibres élevés mais différents ne font qu'attiser le désir d'échange.

- Tout cela pour dire que:
- la langue des participants a peu d'importance
- l'appréciation des autres vis-a-vis de soi se change en amitié
- une sélection INTERNE se produit envers et contre tous, sans animosité, basée sur le BON SENS
- le proverbe: 'Charité bien ordonnée commence par soi-même' est la règle du jeu.

Mais toutes ces belles pensées n'apportent guère de solution à MON problème.

Qui pensez-vous doit y trouver solution? MOI, c'est évident. Il n'en dépend que de

MOI. Je suis MOI devant MOI. Je ne peux et ne dois compter que sur MOI pour faire ce que JE veux faire. C'est NORMAL... Mon ami (quel qu'il soit) a suffisamment de lui à se préoccuper!

Un moment de réflexion et tout devient clair... Il me faut devenir leader reconnu par une équipe anglophone. J'attaque les membres de l'équipe que j'estime la plus faible espérant ainsi augmenter mes chances. L'aisance avec laquelle je peux convaincre un à un les membres de cette équipe à me 'vouloir' me surprend moi-même. Une fois réunis, ils se mettent d'accord et m'acceptent dans l'espoir qu'une personne additionnelle augmentera les chances de succès de tout le groupe.

Et c'est avec cette équipe FAIBLE que je finis mes tests de la semaine. Il faut dire que nos évaluateurs ne le voyent pas du même oeil car, avec leur compétence, ils la classent première! Pourquoi? Les autres groupes sont pénalisés n'ayant pas réagi correctement devant la situation dont j'étais la cause!

- SO FAR, SO GOOD
15 JUIN 1954 - DÉBUT DU COURS
D'OFFICIER

Bien que nous ne savons pas encore les résultats des tests de la semaine précédente, nous commençons tous le cours d'officier, à l'exception des canadiens-français qui iront à St-Jean pour le cours d'anglais et d'officier sitôt leur résultat connu.

Et les résultats tant attendus sont livrés à chacun à tour de rôle: qui sera pilote? ou navigateur? ou sans-filiste? et com

bien se verra tout simplement rejeté? L'impatience règne et au fil des heures la sélection se fait. Des cinquante-huit que nous sommes et pour qui les dés sont joués, vingtsix sont acceptés et poursuivront leur cours d'officier tandis que les trente-deux autres plieront bagages et s'en retourneront chez eux en quête de nouveaux horizons.

Des vingt-six qui demeurent quatorze iront sur le cours de pilote, huit comme navigateurs et les quatre autres comme sans-filistes en assumant que tous réussissent leur cours d'officier.

Je suis des quatorze: quelle joie! Il me fait quelque chose d'être séparé de mes compagnons français qui partiront dès demain pour St-Jean. Par contre, l'idée de prendre les devants me console rapidement. Ce soir, au mess, les félicitations affluent tant des camarades de fortune que des moniteurs ayant surveillé mes agissements ces derniers jours. Tous m'avouent avoir douté de ma réussite bien qu'ils l'aient fortement souhaitée.

Il faut dire que j'avais créé un précédent et que d'aucun se demandait si ça n'allait pas à l'encontre des procédures établies. J'ai pu sentir que mon succès enlevait l'épine du pied à certains qui auraient eu à répondre de leur décision à mon égard si l'expérience s'était soldée par un échec.

18 JUIN 1954 - ASSERMENTATION

Jour mémorable où je signe mon engagement dans le C.A.R.C. (Corps d'Aviation Royal Canadien) et prononce le serment d'allégeance à la reine du Canada, Elizabeth II.

Je me sens un peu perdu dans ce monde nouveau et strictement anglais. L'ennui me gagne souvent, trop souvent même. Je me sens seul, loin des miens, délaissé. J'écris à mes parents et amis à tous les jours pour me rapprocher d'eux. Que j'aimerais qu'ils en fassent autant! Inutile de décrire le réconfort que m'apporta la première lettre que j'ai reçue.

Les six semaines qui suivent sont des plus dures et des plus décourageantes. Le cours d'officier n'est pas un jeu! On ne peut décrire le mot DISCIPLINE sans l'avoir vécu. Aucun temps libre car en dehors des heures de cours nous devons astiquer chaussures, boutons, carabines, planchers... De la DRILL tous les jours, beau temps, mauvais temps et présentement il fait une chaleur torride, tant et si bien qu'à l'heure des examens tout désir de poursuivre s'est évanoui. Résultats: échec à deux examens.

Appel devant le comité d'évaluation. Avouant mon indifférence et le peu d'étude fournie en vue de ces examens, je déclare que je retournerais volontiers à la vie civile bien que je sois disposé à me reprendre si telle est leur décision. Après réflexion et évaluation de mes antécédents, on me donne le bénéfice du doute et l'on m'inscrit à la poursuite du cours de pilote.

Mon enthousiasme revient comme par enchantement et je quitte London dans les meilleures conditions pour entreprendre finalement mon cours de pilote.

3 AOÛT 1954 - CENTRALIA, ONTARIO

Journée nuageuse. Par contre cette base est toute neuve et accueillante. Nous avons l'assurance de nous y plaire. Après nous être installés dans nos chambres 'pri

vées' (à date nous étions toujours dans des dortoirs avec lits superposés) nous nous retrouvons au mess et y rencontrons plusieurs élèves-pilotes avec qui nous faisons connaissance.

De ceux-ci, quelques français dont Laroche, Beauséjour, Desrochers, Carrier, Champagne et Roberge. Carrier, Roberge et Champagne qui arrivent de St-Jean seront du même cours que moi. Les autres ont au moins un mois d'avance sur nous.

L'avion d'entraînement est le HARVARD et nous devons prendre deux semaines de cours théoriques avant même de nous en approcher. Le cri strident des sirènes nous rappelle les risques de l'apprentissage au moins une journée sur deux. Ce qui nous portent à réfléchir. Et puis, le jour de notre première envolée arrive.

C'est un dimanche par un temps idéal que mon instructeur, F/O Elliott, me donne mon premier tour de familiarisation. Pour cette première randonnée je monte le poste arrière et nous ne faisons que survoler la région sans manoeuvre élaborée. Tout va bien et je ressens beaucoup de plaisir dans ce monde des airs mais, quelle différence entre ce monomoteur et les DC-3 de Summerside d'il y a deux ans. Le premier est la motocyclette tandis que l'autre est l'autobus!

De retour à la base, nous nous préparons à une autre envolée, ce sera ma première leçon! Mon instructeur et moi échangeons nos places: moi devant, lui derrière. C'est quand même lui qui manie l'appareil dont les commandes sont jumelées dans les deux postes. Je suis avec attention les manoeuvres de mon moniteur. À une altitude de dix milles pieds, il me donne les commandes. Lentement j'exerce des pressions légères sur le 'MANCHE à BALAI' et je perçois la réaction de l'avion. J'ai de la difficulté à maintenir l'oiseau stable ce qui me fait douter de parvenir

un jour à le maîtriser. Nous sommes le vingt-deux août et mon LOG BOOK enregistre mes deux premières heures de vol officielles.

Au cours des jours qui suivront j'apprends que mon moniteur ne m'est assigné que temporairement étant déjà engagé à l'entraînement d'autres élèves de cours plus avancés. Il y a manque d'instructeurs et je suis un de ceux à en souffrir. C'est ainsi que je ne volerai que douze heures et cinq minutes dans les quatre premières semaines. De plus F/O Elliott part pour ses vacances annuelles à la fin de la troisième. Je passe quand même avec succès mon test de quinze heures le vingt-quatre septembre après avoir été entraîné par trois moniteurs différents.

On nous annonce que la base de Centralia est désormais réservée à l'entraînement des pilotes des pays de l'O.T.A.N. autres que le Canada, et que tous les canadiens de notre cours et des cours suivants sont déplacés vers l'ouest canadien immédiatement.

Suite à cette décision, je me vois cloué au sol avec vingt-huit heures de vol d'effectuées et prêt à mon SOLO CHECK.

11 OCTOBRE 1954 -MOOSEJAW,
SASKATCHEWAN

Durant le trajet en auto de Centralia à Moose Jaw avec Gordon Kelso, Wes Allen, John Muijlaert, Pat Cunningham, Georges Champagne, Don Seabrook et Steve Esplen je me rends compte que nous en avons déjà perdu quelques-uns en chemin.

Depuis mon arrivée à Centralia des amis, français, avaient dû laisser pour différentes raisons: Saint-Pierre, après son échec aux examens de MID-TERM disait à qui

voulait l'entendre qu'il ne pouvait poursuivre à cause de ses yeux qui faiblissaient! Beauséjour, manquant de coordination ne put poursuivre son entraînement. Laroche laissa pour se marier (le règlement exige le célibat jusqu'à la fin du cours). Carrier rata son test de vol des quinze heures après maints essais. Deslauriers ne pouvait voler à l'aide des instruments de bord, incapable de surmonter le vertige. Roberge ayant les jambes trop courtes, ne pouvait pousser à fond les pédales du gouvernail: il fut transféré au cours de navigateur à Winnipeg au Manitoba.

Sur mon cours (le '5408': huitième en 1954) il ne reste que Champagne et moi de français. Nous laissons derrière nous Desrochers du '5404' qui terminera son cours à Centralia. Il nous a fait une peur juste avant notre départ de Centralia en atterrissant le train levé! Un oubli de sa part entraînant des dommages sérieux à son zinc mais dont il se sortit sans mal...

Donc, en ce onze octobre nous prenons logis à 'Moose Jaw'. Cette base toute neuve nous fait oublier la désolation des lieux. 'C'est PLATTE à mort'!

Une fois installés, nous reprenons nos cours et le dix-neuf, je vole pour la première fois ici avec mon nouvel instructeur F/O Marshall qui, suite à trois heures et quarantecinq minutes de révision, me dit prêt pour mon SOLO.

21 OCTOBRE 1954 - SOLO sur HARVARD

Aujourd'hui, je monte avec F/O Pollock pour mon test de solo qui, après une heure et cinq minutes de voltige, me déclare prêt à voler seul. Je le dépose au sol et, sans couper le moteur, reprends l'air seul pour la première fois... Personne d'autre ne m'acompagne... Les commandes m'appartiennent.

En laissant mon vérificateur, il ne m'autorise à faire qu'un circuit. Je me conforme donc à ses directives et, sans laisser la piste de vue, je me prépare à atterrir: mille pieds d'altitude, vitesse ajustée, train baissé et verrouillé, voyants lumineux au vert, angle d'attaque de l'hélice à son minimum, chauffage du carburateur à froid, vingt-cinq degrés de volet, quatre-vingt-quinze noeuds au cadran, pression d'huile normale, CANOPY bien fermé, harnais barré, prêt... Le feu vert m'est donné, je suis autorisé à atterrir et jusqu'ici tout va bien, mieux que je ne l'avais espéré! Je roule maintenant sur la piste, les trois roues touchent le sol et je me prépare à freiner quand il me semble que l'avion tend à pencher graduellement vers la gauche de plus en plus -que se passe-t-il? Crevaïson? La roue de gauche se rétracte-t-elle? Et le bout de piste qui s'approche rapidement... Plein gaz et on redécôle!

Me revoilà en finale prêt pour un nouvel essai, toutes les vérifications complétées à double reprise... Qu'est-ce qui m'attend? Cette fois, plus question de remonter, il faut demeurer sur terre advenue que pourra.

Je touche le sol, tout semble normal, je parviens au même endroit que la première fois et, de nouveau l'avion réagit de la même façon.

À la grâce de Dieu, je freine! J'arrive finalement en fin de piste, tourne à droite normalement afin de dégager la piste et compléter mon POST-LANDING CHECK. Élément de chauffe de la prise d'air extérieur: OFF. Volets: levés. Radiocompas: barré. Pression d'huile: normale. Toutes températures: O.K. ??? Je réalise alors que mon ap

pareil s'est comporté correctement et que je n'avais eu aucune raison de m'inquiéter car la défektivité ne venait pas de lui mais plutôt de la piste!

Cette piste je l'utilisais pour la première fois depuis mon arrivée ici. Il a fallu que le vent change de direction pendant mon premier vol en solo... Coup de chance, quoi! Tout de même fier d'avoir réussi, d'avoir quand même pris une bonne décision dans l'incertitude du moment, je me prépare à la 'douche traditionnelle' réservée au 'Premier Solo' par le comité d'accueil...

Le premier solo marque une étape importante, certe, mais ce n'est en fait que le point de départ...

LES AÉROBATIES

Le temps de l'apprentissage des acrobaties aériennes est maintenant venu. Lors de ma première leçon de ce genre mon instructeur m'enseigne à faire des boucles et des tonneaux mais, ne parvenant pas à faire ces derniers de façon convenable lui-même, il me conseille de retourner pratiquer les boucles sans toutefois insister sur les tonneaux.

Me revoilà donc, seul cette fois, à neuf mille pieds d'altitude: les environs sont libres, aucun danger d'accident, aucun objet libre à bord. J'ajuste les gaz en conséquence (28" de Hg de pression au collecteur) et je pique du nez pour gagner de la vitesse: de 110 noeuds je passe à 125, 140 et, à 155, je redresse le nez en m'assurant du coin de l'oeil que l'appareil est à l'horizontale, je tire encore plus sur les commandes (mon poids se triplant sous la force centrifuge), je passe à la verticale, quelques secondes encore et je suis au haut de la boucle. Les pieds au ciel et, la tête totalement renversée, des yeux je recherche l'horizon qui ne tarde à paraître et à

laisser place au sol dans une plongée vertigineuse qui s'estompe graduellement dans le retour au vol normal (et à mon poids normal) complétant le cercle complet exécuté sur le plan vertical. Tout va bien: Y'A RIEN LÀ!

Soyons téméraires et tentons un tonneau. Appliquons la théorie tout en oubliant que sa mise en pratique par mon moniteur n'a pas été réussie à la perfection. Alors, vitesse: 140 noeuds, élévation du nez d'environ 15 degrés de l'horizontale, ailerons vers la droite, élévateurs neutralisés, gouvernail vers la gauche de façon à faire faire au nez un cercle complet autour d'un point fixe dans l'espace et retour à l'horizontale sans trop de difficultés. Pas pire... Pas pire!

Va pour la droite essayons maintenant vers la gauche, ce devrait être pareil. Départ trop brusque, je crois, je sens n'avoir pas suffisamment relevé le nez en partant, il me revient soudainement des cours théoriques, que cet appareil ne réagit pas de la même façon des deux côtés, un peu trop tard car me voilà en plongée aussi terrifiante qu'imprévue: VITE! Je coupe les gaz en augmentant le pas de l'hélice afin de ralentir le moteur qui s'emballe et qui est tout près à dépasser les limites de pressions et de révolution.

Avec force, je tire sur le manche à balai car le sol se fait de plus en plus menaçant. En ce faisant la force centrifuge m'écrase sur le siège, j'atteins plus de quatre fois mon poids pour quelques secondes et je puis difficilement bouger. Je relâche graduellement car me voilà maintenant pratiquement à la verticale regagnant rapidement les quelque cinq à six milles pieds d'altitude perdus.

Avant même d'avoir replacé l'avion d'aplomb, la vitesse diminue rapidement, tant et si bien que le moteur s'arrête, étouffé!

HUM! Pas étonnant: le pas de l'hélice est à son maximum tandis que les gaz sont à leur minimum. Sans vitesse rien ne tourne plus. BON! Repartira-t-il maintenant?

Premièrement, établissons l'avion en vol plané puis appliquons la routine de démarrage d'urgence. Pas d'hélice: fin. Manette des gaz: ouverte à un demi-pouce. Mélange au carburateur: riche... Quelques secondes d'attente interminable et, voilà, ça y est: Il démarre!

Finies les aérobaties pour aujourd'hui! Revenons chez nous avant de nous causer d'autres frousses...

Et le temps passe, et le cours progresse: ce sont les voyages de navigation, les vols locaux de nuit et de navigation nocturne et les vols en formation.

J'ai maintenant entièrement confiance en mes capacités de pilote et je fais corps avec mon bolide: aujourd'hui c'est moi qui le mène et non plus lui. Où je le veux, il est! Je le connais à fond, je sais ses limites, il ne me fait plus peur.

Lors des vols en formation à quatre, nous engageons des combats où il est rare que je ne sois le seul ' survivant ', même contre certains moniteurs expérimentés.

Nous sommes en plein hiver alors que le vol de nuit débute. En Saskatchewan les hivers sont très froids et le chauffage des HARVARD est peu efficace: nous y gelons littéralement.

Je ne sais pour quelle raison, mais les Mk2s sont utilisés presque exclusivement aux vols de nuit. À date je n'ai volé qu'à bord des Mk4s. J'éprouve des difficultés à maîtriser le gouvernail des premiers, mes jambes étant trop courtes pour rejoindre les pédales confortablement.

Il me faudra recourir à une solution peu orthodoxe: deux équipements différents 1) parachute de siège standard pour le Mk4 et 2) parachute de dos avec coussin de caoutchouc-mousse pour le Mk2. Quel encombrement! Finalement mes atterrissages de nuit deviennent meilleurs que ceux de jour - on ne sent plus le contact avec le sol. J'en viens même à préférer les vols de nuit...

Tout au long de l'entraînement des incidents se produisent. Un des canadiensfrançais que je connaissais, s'est tué à Centralia. À quelques jours d'intervalle, un autre s'écrasait sous les yeux de sa fiancée, près de chez-lui en Ontario. Desrochers fait un tête-à-queue à l'atterrissage et brise une aile de son avion et, encore, s'en sort indemne. Turgeon (anglais) fait une erreur et entre ses roues au lieu des volets alors qu'il roule sur la piste à l'atterrissage: hélice et volets, finis. Le moteur sérieusement endommagé, les deux ailes arrachées. Mon ami,

Leo Wolfe, freine trop brusquement et pique du nez venant au repos sur le moteur et les roues d'en avant. Un des turcs à l'entraînement ici s'écrase à l'envers dans un champ sans trop savoir ce qui lui est arrivé. Il s'en tire sain et sauf. Par contre, un accident de formation (accrochage en vol) prend la vie de deux personnes.

7 AVRIL 1955 - GRADUATION

Aujourd'hui c'est mon dernier vol. Au cours de cette même journée les sirènes d'alarme retentissent à deux reprises: deux CRASHES. Heureusement personne de blessé mais, deux avions détruits.

Ce soir a lieu notre MESS DÎNER marquant notre graduation. Depuis plus d'un mois nous visitons le tailleur local où nos uniformes d'officier sont confectionnés. Tous 'tirés à quatre épingles' nous recevons nos brevets d'officier et de pilote, notre diplôme et l'annonce de notre assignation future. Tous les membres de notre cours poursuivront leur entraînement à Gimli au Manitoba sur les:

T-33 SILVER STARS

Quelques uns sont mécontents, ayant préféré se voir orientés vers les avions de transport (ouvrant les portes vers une carrière dans l'aviation civile). Personnellement, je jubile car j'espère toujours piloter le CF100 (CANUCK) ou le F-86 (SABRE) et le T-33 (SILVER STAR) est l'avion d'entraînement qui nous y mènera à moins de s'y retrouver comme instructeurs!

22 AVRIL 1955 -OFFICIER

Date officielle de l'entrée en vigueur de mon brevet d'officier dans l'Aviation Royale Canadienne, document portant le sceau de la reine Elizabeth II, la signature du gouverneur général du Canada, Vincent Massey et celle du ministre de la défense nationale, Ralph Campney.

25 AVRIL 1955 -#3 AFS, GIMLI, MANITOBA

Cette base située à un peu plus de cent miles au nord de Winnipeg, à peu de distance de la rive ouest du lac Winnipeg, n'a rien de bien attirant si ce n'est le type d'avion qu'on y trouve.

Premièrement la route entre celle-ci et Winnipeg est un vrai marécage, surtout à ce temps-ci de l'année. Les bâtiments sont vieillots et les baraques en bois, bien que confortables et propres, jurent à côté des édifices modernes de Moosejaw.

Une fois installés nous nous dirigeons vers le mess des officiers (et non plus vers le mess des officiers-cadets) pour notre souper et la rencontre, au bar, d'amis qui nous précèdent tels Desrochers et autres. Il n'est pas long que notre introduction à la base est faite et que nous sommes au courant des exploits de nos prédécesseurs. Nous savons ainsi que nous ferons premièrement deux semaines d'école de terre avant même d'approcher notre premier T-33.

Ce sera long. Mais, par contre, nous savons que nous avons beaucoup à apprendre sur ce nouvel oiseau avant d'y mettre la patte.

De voir et d'entendre ces JETS sillonner les cieux nourrissent un désir grandissant de maîtriser ces engins en faisant monter les fourmis aux jambes. Ces deux semaines semblent s'éterniser lorsqu'enfin la journée de notre première envolée s'amène.

Nous devons auparavant passer plusieurs tests: la chambre de décompression, le siège éjectable, l'équipement à oxygène sans oublier l'étude des différents organes de l'appareil même: instrumentation, pressurisation, systèmes hydrauliques, électriques, carburant, caractéristiques de l'enveloppe, etc.

J'ai omis de mentionner que des quatorze candidats que nous étions au tout début à Centralia, huit seulement restaient lors de notre arrivée à Moosejaw et six à Gimli. Un de ceux-là était Champagne qui n'entendait plus rien à la météorologie. Je suis maintenant seul canadien-français dans le '5408'. Des cinquante-huit que nous étions au départ à London, six demeurent.

Des deux accidents survenus à Moosejaw la veille de notre départ, j'obtiens plus de détail. Le premier est atterri à court de la piste s'embourbant dans la boue tandis que l'autre dérapa à quelque vingt pieds audessus de la piste pour s'y écraser. Sous la force du choc, les roues transpercèrent les ailes, le moteur se détachant du reste se retrouva

à une cinquantaine de pieds plus loin:
l'avion fut perte totale. Grâce à Dieu, tous
s'en tirèrent sans blessure grave.

Chose surprenante, le 5408 n'a eu
aucun accident sérieux depuis ses débuts.
Dieu nous protège sûrement car rares sont
les cours avec un tel record. Espérons que
nous le maintiendrons à jamais!

17 MAI 1955 - en JET pour la PREMIÈRE
FOIS

Quel appareil! Du vieux HARVARD
au rutilant T-33 aucune comparaison possible:
compare-t-on les modèles T de Ford à
une Jaguar? À une Ferrari? Les progrès
énormes de l'aéronautique réalisés entre la
conception de l'un et celle de l'autre se retrouvent
dans tous leurs éléments: aérodynamique,
systèmes hydrauliques et électriques,
instrumentation, pressurisation, oxygène,
radio, dégivrage, servocommandes,
systèmes d'urgence, siège éjectable, freins de
plongée, turbo-propulsion, utilisation des
matériaux comme les plastiques, l'aluminium,
les alliages nouveaux de grande résistance et
de poids moindre, finition soignée, etc, etc.

Mais, que de cadrans et de voyants
lumineux! Que de manettes, leviers, boutons...
Les CHECK LISTS sont longues à
n'en plus finir. Dire qu'il nous faudra mémoriser
tous les items qu'elles contiennent et,
aussi, dans le bon ordre. Par chance: aux
premiers voyages notre moniteur sera là pour
tout faire.

F/O Pardey, mon nouvel instructeur,
vient me rejoindre pour faire connaissance et
m'expliquer en quoi consistera notre premier
vol. Ensemble nous examinons le cahier de
bord de notre avion, le numéro 21366, afin
de prendre note de son histoire: réparations,
problèmes, etc, et nous donner une idée de
ses faiblesses possibles.

Par notre signature nous prenons
charge de l'appareil et enregistrons notre plan
de vol par téléphone au contrôle aérien.
Chargés de nos parachutes, masques à oxygène
et casques protecteurs nous nous dirigeons
vers le parc de stationnement des bolides:
le TARMAC. Inspection complète de
l'extérieur de l'appareil: aucune fuite d'huile
ou de carburant, couvercles des réservoirs
bien vissés, pinces de sécurité du train
d'atterrissage
enlevées, capotes de protection
des senseurs externes enlevées, extension des
jantes hydrauliques minimum de deux pouces,

mouvement libre des ailerons, des élévateurs
et du gouvernail, pression des pneus
normale, tuyère d'échappement libre de cambouis
et de poussière métallique présages de
défaillance de moteur, prise de terre effleurant
le sol.

Nous enfilons ensuite nos parachutes
avant de monter à bord. Je monte le premier,
à l'avant, suivi de près par mon moniteur qui
s'installe déjà derrière. Ajustement du pédalier,
du siège, fixation du parachute au siège
éjectable, connexion des prises d'oxygène et
de radio au masque, ajustement du casque
protecteur et de la visière. La génératrice de
démarrage est déjà en place et les techniciens
nous font signe qu'ils sont prêts.

Eux, oui! Mais, pas moi... Du moins
pas encore! Je n'en suis encore seulement

qu'aux premières lignes de ma longue liste...
Je leur fais signe de patienter. Après quelques
secondes d'orientation dans cette jungle
et me fiant à mon 'ange gardien' assis derrière,
je donne le signal du démarrage: une
fois le courant appliqué je vérifie les disjoncteurs,
je mets les pompes à carburant en
marche, la radio, j'appuie sur le démarreur,
en attendant d'atteindre les révolutions
nécessaires
au compresseur je vérifie le contenu
des réservoirs d'essence, de la pression
d'huile et d'essence et qu'aucune indication
anormale survient. J'ouvre enfin la manette
des gaz et surveille la température de la

tuyère ainsi que le tachymètre: départ normal,
je fais signe d'enlever le générateur de
démarrage et m'assurant que les freins sont
bien ancrés je demande d'enlever les blocages
de roues.

Une fois le CANOPY fermé et barré
(on se croirait coffré dans une tombe!) je
finis les vérifications à voix haute pour le
bénéfice de mon moniteur (quand même
intéressé
à ce qui se passe devant) et demande à
la tour de contrôle le droit de me diriger vers
la piste de décollage.

Comme c'est SMOOTH comparé au
bruyant HARVARD avec son moteur à pistons,
son hélice et les vibrations qu'ils génèrent.
C'est le grand confort et le silence: on
n'entend que ce que l'on a besoin d'entendre
soient les conversations radio avec l'extérieur
ou l'autre occupant mais, aussi, le bruit de la
respiration de ce dernier.

Comme le maniement au sol de ce type d'avion (tricycle) diffère du HARVARD, je me déplace lentement et avec difficulté pour me rendre vite compte qu'il est préférable de se mouvoir plus rapidement pour un meilleur contrôle. La vision étant excellente, inutile de ZIGZAGUER comme c'était le cas précédemment. Il est facile et peu rare de voir la roue avant se braquer à 90 degrés suite à une manoeuvre lente, forçant l'occupant à demander l'aide des techniciens au sol pour venir la redresser de l'extérieur: très GÉNANT.

Avant le décollage, je laisse les commandes à mon instructeur. Je puis maintenant relaxer et regarder un peu plus autour de moi et profiter de mon premier 'tour'. Il fait très beau, pas un nuage. La vision est excellente ne rencontrant aucune obstruction. D'ailleurs, à la vitesse à laquelle je fais les vérifications et au taux de consommation d'essence du réacteur il est vraiment préférable qu'il prenne les commandes car nous n'aurons plus l'essence nécessaire au décollage.

Ordre de décoller, plein gaz... La poussée est telle que j'écrase sur le siège. Quelle puissance! La piste se déroule à une vitesse vertigineuse, nous laissons le sol, le train rentré, les volets suivent, le nez se redresse, nous faisons déjà les deux cents noeuds, l'altimètre semble détraqué: cinq, six, dix, vingt milles pieds d'altitude et nous venons tout juste de décoller! Nous nivelons à trente mille pieds et sans bruit nous glissons à cinq cents à l'heure dans l'immensité de l'espace.

Jamais je n'avais dépassé les dix-huit mille pieds auparavant. Nous sommes si haut que nous semblons être suspendus, immobiles ou presque, notre champs de vision s'étendant à cent milles autour de nous, la topographie du sol est à l'échelle de la carte géographique. Le ciel au-dessus de nos têtes est d'un bleu si intense qu'il est presque noir: nous sommes au-dessus du 'temps', plus d'humidité dans l'air causant une réflexion de la lumière.

Une fois l'appareil ajusté (TRIMER) mon instructeur me demande d'en reprendre les commandes. Celles-ci sont extrêmement sensibles et pour deux raisons: elles sont assistées (comme la conduite et les freins d'une auto peuvent l'être) et, à la vitesse à laquelle nous filons, un petit changement cause un grand effet sur la direction. Je ne puis maintenir l'appareil dans un état stable et

nous oscillons continuellement de haut en bas et de droite à gauche.

Sur le HARVARD j'empoignais le manche à balai d'une main ferme et le dirigeais presque de force. Celui-ci se manie du

bout des doigts. J'ai l'impression que le but de ce premier cours n'est que de faire la démonstration de cette différence majeure dans le maniement de cet oiseau. Après quelques minutes de pratique je parviens presque à surmonter cette tendance à 'sur-contrôler' les mouvements de l'avion, du moins lors d'exercices simples.

La descente du retour est tout aussi impressionnante que l'ascension du départ. Avec les gaz coupés et les freins de piquée sortis (d'une efficacité surprenante) nous plongeons littéralement vers le sol pour nous présenter à mille pieds d'altitude, à trois milles du bout de la piste sur laquelle nous atterrirons. À ce point les freins de piquée sont rétractés et les gaz réappliqués afin de maintenir cette altitude et une vitesse de croisière de 250 noeuds.

Prêts pour le FIGHTER BREAK (particulier aux chasseurs à haute performance et copié par d'autres sans succès) et qui sera désormais le circuit employé pour l'atterrissage. Aussitôt le bout de la piste atteint à mille pieds d'altitude nous réduisons les gaz, engageons l'appareil dans un cercle serré de près de quatre-vingt-dix degrés tout en dégageant les freins de piquée. Simultanément l'avion est cabré de façon à exercer quatre 'G' (quatre fois la force gravitationnelle normale, et qui porte mon poids de 135 à 540 livres!)..

Une fois la demie du cercle complétée, retour temporaire à l'horizontale, tout juste suffisant pour baisser le train d'atterrissage, les volets à 15 degrés, la vérification générale des instruments et l'obtention du droit d'atterrir (deux ou trois secondes tout au plus) et les 180 degrés restant du cercle sont entrepris, la vitesse n'étant plus que de 190 noeuds et en décroissement continu, l'angle d'inclinaison requis n'est plus que de 45 degrés et la perte des derniers mille pieds est amorcée.

Le regard fixé sur le bout de la piste où la touche du sol s'effectuera ne s'en dégagea que par fractions de seconde pour effectuer les multiples vérifications préatterrissage:

vitesse minimale maintenue, train en position, volets ouverts au maximum, bon alignement avec la piste, altitude suffisante et non-excessive, et finalement, redressement du nez juste avant de toucher et coupure de la poussée du moteur. Dès que le train principal touche la piste et que l'avion décroche, redressement du nez de façon à utiliser la voilure pour freiner jusqu'au moment du décrochage des élévateurs alors que la roue avant est amenée au sol et que les freins aux roues soient appliqués pour ralentir la course et diriger l'avion hors piste vers le parc de stationnement.

Ainsi prend fin ce premier vol: j'inscris une heure et trente minutes dans mon carnet de vol. À cause de sa grande vitesse, l'avion à réaction demande un effort physique accru auquel nous aurons à développer avec le temps une résistance spéciale. C'est pourquoi nous sommes limités à une envolée par jour ayant besoin de récupérer par manque d'entraînement au début. Ce sera par exception que nous atteindrons la force d'absorber trois envolées au cours de la même journée, chaque envolée durant entre une heure trente et une heure quarante-cinq.

Après une dizaine d'heures de cours je suis prêt pour mon SOLO CHECK. Se retrouver seul pour la première fois dans un tel avion n'a rien de très rassurant.

Après avoir fait un examen complet de l'extérieur ainsi que du poste arrière, je monte à bord. Je lie le siège à mon harnais de parachute. Je fais les courroies du siège éjec

table en les ajustant bien. Je mets mes écouteurs et mon casque protecteur. J'ajuste mon masque à oxygène que je connecte au boyau d'alimentation. Je fixe le cordon de la radio à la prise de celui-ci. Le frein d'urgence appliqué. Les grilles de pressurisation ouvertes. La soupape de décharge fermée. Aucun corps libre ou étranger. Le mouvement des commandes: libre en tout sens. Manettes d'éjection des réservoirs de carburant en sûreté. Le train d'atterrissage barré. Tous les disjoncteurs ancrés. Commutateurs de l'armement inactifs et en sûreté. Délesteur de carburant en sûreté. Toutes les pompes de carburant arrêtées. Les manettes de gaz fermées. Freins de piquée baissés. Levier des volets au neutre. Projecteurs éteints. Commutateur central de coupée des gaz en sûreté. Contrôle de la température à dix heures. Poussée des ailerons engagée. Robinet

d'essence à haute pression fermé. Pression d'oxygène d'au moins mille livres. Compas d'urgence opérationnel. Altimètre ajusté au niveau de la base. Compteur des gallons correspondant à la cargaison. Radiocompas éteint. Commutateur d'armement du JATO (Jet Assisted TakeOff) éteint. Démarreur en vol éteint. Commutateur-maître éteint. Accumulateurs éteints. Générateurs en contact. Éléments de chauffage de la prise d'air extérieur éteints. Éclairage éteint. Pression hydraulique d'urgence en sûreté. Dégivres au repos. Radios éteints. Levier d'urgence hydraulique en sûreté. Cartes géographiques dans leur case, bien fermée. Horizon artificiel ancré. Unité extérieure génératrice engagée. Vérification de toutes les pompes à carburant: mise en marche et arrêt, sauf celle du réservoir du fuselage. Vérification de toutes les lumières indicatrices. Vérification du détecteur de feu au moteur. Indication correcte de la position du train d'atterrissage. Lumières de bord à l'intensité voulue. Équilibres au point neutre. Liquidomètre en opération. Commutateur d'ignition normal. Démarreur en action pour deux secondes. Robinet d'essence à haute pression ouvert. Mise en marche du turbo. Température d'échappement normale. Dix-huit pour-cent de révolution atteint. Désengagement de la source d'électricité extérieure. Engagement des accumulateurs internes. Commutateur d'ignition éteint. Moteur tournant au ralenti, indiquant trente pour-cent de révolution. Indicateur de décharge des accumulateurs s'éteint alors que l'ampèremètre atteint point cinq (.5). Température du tuyau d'échappement n'excédant pas cinq cent quarante degrés Celsius. Pression d'huile minimum de trois livres au pouce carré. Pression de carburant suffisante lorsque la lumière rouge s'éteint. Pression hydraulique de neuf cent à mille cent livres au pouce carré.

L'appareil radio en marche. L'IFF (Indicator Friend or Foe) à STANDBY. Trente-deux degrés de volets. Disjoncteurs poussés. Fonctionnement du système d'oxygène normal. Intertvertisseurs à TEST. Habitable fermé et barré.

Vérification de la radio:

- Gimli Tower: This is Air Force Jet Two / One / Four / Three / Zero: Over
- Four / Three / Zero: Gimli Tower: Over
-Gimli Tower: 4/3/0: Radio, Time, Taxi, Altimeter Setting: Over

-4/3/0: Gimli Tower: Radio Check, Time

0/5, Altimeter 3/0 Point 9/4, Clear Taxi, Runway 3/2, Wind Calm and Variable: Over

- 4/3/0:

Et nous voilà en route vers la piste no. 32. En nous déplaçant, je fais la vérifica

tion des instruments de vol: altimètre à 30.94, compas gyroscopique et radiophonique, horizon artificiel, accéléromètre, anémomètre, indicateur d'incidence et de décrochage, etc. Retrait des freins de plongée et observation de leur effet sur la pression hydraulique.

Vérifications de prédécollage: harnais, oxygène, pressions et températures, équilibres, carburant, volets, freins, habitacle:

- Gimli Tower: 4/3/0: Line-Up: Over

-4/3/0: Gimli Tower: Clear to Take-Off, Runway 3/2: Over

- 4/3/0:

Prêts à décoller nous faisons une vérification des freins avant de nous engager sur la piste, engagement de la pressurisation des réservoirs de bout d'ailes, avance des manettes de gaz à 70% et engagement du commutateur de décollage, à 100% dernier coup d'oeil aux températures et pressions. Relâchement des freins qui ont maintenant peine à retenir la poussée du réacteur et la course de décollage s'amorce...

À l'approche de cinquante noeuds, le gouvernail prend prise et assure le maintien de la direction jusqu'ici obtenue par l'usage alternatif des freins sur une et l'autre des roues principales. À soixante noeuds les élévateurs ont suffisamment de prise pour permettre de soulever le nez et dégager ainsi la roue avant du sol. À quatre-vingt quinze noeuds l'avion veut prendre l'air et à cent dix nous volons.

Aussitôt, le train est relevé et les volets sont clos. Le commutateur de décollage est fermé, l'oxygène est vérifié et le carburant des réservoirs de bout d'ailes alimente correctement. La vitesse grandit rapidement en vol horizontal pour atteindre 275 noeuds alors que l'appareil est redressé vers le ciel pour atteindre les hautes altitudes.

En moins de six minutes nous atteignons 20,000 pieds. Les premiers exercices se limitent à la pratique de décrochages sous

diverses conditions: PROPRE, train baissé, volets ouverts, freins sortis, etc. Une fois la cargaison de carburant réduite pour permettre les aérobaties, c'est la pratique de rouleaux, boucles, trèfles, vrilles, etc.

Finalement, il est temps de retourner à la base et, de ma position présente, je vais tenter un atterrissage d'urgence. Je suis à environ 50 miles de la piste et à 20,000 pieds d'altitude. Je coupe les gaz! Tant qu'à faire, coupons le moteur complètement et pratiquons un réallumage en vol: (le risque demeure qu'il ne reparte pas!) Mais aucun problème - le réallumage se fait bien et je laisse le moteur tourner au ralenti pour poursuivre la pratique d'une approche simulée d'urgence sans moteur.

Idéalement, une approche de ce genre requiert de se positionner à 5,000 pieds d'altitude directement au-dessus de la piste pour y entreprendre un cercle de 360 degrés en vol plané durant lequel les roues sont baissées, les volets sont ajustés pour qu'à la fin du cercle nous soyons en position parfaite pour atterrir.

Cette pratique terminée et relativement bien réussie, après avoir roulé près de mille pieds sur la piste je rapplique les gaz, rétracte les roues et les volets, et remonte vers les 20,000 pieds d'altitude pour y entreprendre une descente rapide normale à l'aide des instruments de bord et des deux postes émetteurs placés en ligne avec la piste principale au sol.

Le premier est à quinze miles de la piste, l'autre à trois. En suivant cette procédure clairement définie, je viens toucher la piste à nouveau, redécolle pour un circuit serré cette fois et un atterrissage complet.

C'était là mon PREMIER SOLO SUR RÉACTÉ: LE 31 MAI 1955

Et ce seront-là les exercices que je pratiquerai dans les jours à venir jusqu'à ce que je vienne à les faire à la perfection.

14 JUIN 1955 - NEAR MISS

Je pratique à 20,000 pieds les exercices prescrits, tout près du lac Winnipeg. Je fais une vérification finale des lieux pour m'assurer qu'il n'y a personne d'autre autour de moi. Je regarde tout autour de moi sans y voir personne. Je me lance donc en plongée pour exécuter une boucle et, comme j'amorce la montée à plus de six cent noeuds,

j'aperçois un point devant moi. Je décroche rapidement pour manquer de justesse la collision avec un de mes semblables venant en sens inverse: quelque vingt pieds nous séparaient lorsque nos chemins se croisèrent, deux secondes plus tard.

À près de 1,200 miles à l'heure de vitesse relative l'un vers l'autre, près d'un mile nous séparait deux secondes avant de nous croiser. Seule la chance évita la collision fatale.

Ceci m'amène à ouvrir une parenthèse sur le repérage visuel dans l'espace. Sur terre, l'oeil s'ajuste 'instinctivement' à la distance qui le sépare de l'objet observé ou recherché par association avec des points de repères visibles. Dans l'espace où aucun point de repère existe, le pilote doit 'manuellement' balayer en profondeur simultanément au balayage 'normal' de son champ de vision. Ce qui se résume à dire qu'à moins que l'oeil soit ajusté à la distance d'un objet, cet objet ne sera pas VU. Le même effet se retrouve dans l'usage de lunettes d'approche.

15 JUIN 1955 - INCIDENTS

Un de mes amis, Wesley Allen (nous nous suivons depuis nos tout débuts à London) a de la difficulté à sortir d'une vrille: en perte rapide d'altitude il pénètre dans les nuages. En recouvrant le contrôle de son appareil et en voulant éviter l'écrasement, il applique 9,5 'G' ce qui actionne accidentellement le système d'éjection de l'habitacle.

Revenu sain et sauf à la base dans ce 'décapotable' nouveau genre, notre ami s'aperçoit en examinant son avion, que les ailes sont tordues, que la queue est désaxée et que les volets sont hors d'usage! Il mettra peu de temps à se remettre du choc, mais son zinc ne reprendra jamais plus l'air! Une fois démantelé, ses pièces récupérables seront utilisées pour l'entretien des autres appareils.

Quelques jours plus tard ce sera le tour à un français (de France) qui lèvera ses roues prématurément au décollage et touchera la piste du ventre avant de prendre l'air, brisant au passage le tube de pitot, source d'alimentation des instruments de bord les plus importants: l'anémomètre (indiquant la vitesse), l'altimètre et le variomètre (rythme de changement d'altitude).

Dommages matériels minimes mais combien importants pour celui qui est à bord.

Comment ramener le pilote et son avion à terre? Sans indication de vitesse, même un pilote d'expérience ne s'hasarderait à risquer une approche d'atterrissage.

Pendant qu'on essaie par radio de rassurer notre copain en lui donnant comme instruction d'exécuter des cercles autour de la base à une altitude raisonnable et à une vitesse sûre (relative avec la puissance du moteur utilisée) on appelle d'urgence un moniteur qui est déjà en vol, de revenir à la base le plus rapidement possible.

Toute la base est sur un pied d'alerte. Finalement le moniteur rappelé se rapporte en vue de la base et demande la position du pilote en détresse pour finalement le repérer et le rejoindre. Ce dernier entrera en formation avec le premier qui, après avoir volé suffisamment longtemps pour réduire le poids de sa charge de carburant, l'emmènera en position pour l'atterrissage, et que l'élèvepilote complètera sans difficulté.

27 JUILLET 1955 - DOG-FIGHT

Aujourd'hui, dans un DOG-FIGHT je dépasserai la limite permise du STRESS en tirant 7,8 G. Après vérification, l'avion n'aura subi aucun dommage. Par contre dans cette même journée, un des nôtres, P/O Walsh, est porté disparu. Il ne sera jamais retrouvé, même après près d'une semaine de recherches intensives.

Au-delà de 10,000 miles carrés auront été scrutés dans tous les sens sans résultat. On présume qu'il s'est écrasé dans le lac Winnipeg...

28 JUILLET 1955 - VOL de NUIT

Premiers vols de nuit: le premier avec mon moniteur et le second, seul. Mon dernier vol de nuit retourne au premier mars à Moosejaw sur HARVARD. Je me suis toujours senti plus à l'aise durant les vols de nuit que ceux de jour et je crois maintenant savoir pourquoi. J'ai meilleure vision la nuit que le jour.

Rien de surprenant lorsque l'on sait que l'oeil n'utilise pas les mêmes éléments (cônes et bâtonnets) ou dans des proportions différentes selon l'intensité de la lumière. Mes BÂTONNETS sont plus sensibles ou efficaces que mes CÔNES. Voilà.

Bien que seul à bord, je suis loin d'être seul sur le CIRCUIT. Nous sommes

bien une quinzaine à pratiquer nos approches autour de la base, une fois revenus d'un voyage de navigation nocturne.

Ce soir je fus le premier à partir et devais être ainsi le premier de retour. Après quatre circuits de TOUCH AND GO je m'approche en finale avec seulement 70 gallons d'essence en réserve. Aucun risque à cela car cette fois je me pose, la piste m'attendant droit devant.

ERREUR... Celui qui me précède (un danois de l'OTAN, cette fois) vient de bloquer la piste ayant oublié de baisser ses roues avant de toucher le sol! Comme je le suis d'assez près, je vois bien une traînée de flamme se dégager derrière lui dès son entrée en contact avec la piste: ce sont les freins de plongée qui 'brûlent' par friction... - incroyable.

Par le fait, je ne peux atterrir et me retrouve en fin de ronde derrière tous les autres qui, tout comme moi, ont hâte de se poser.

Notre carburant s'épuise: le tableau de bord s'illumine en arbre de Noël tant il y a de lumières rouges d'allumées indiquant les réservoirs vides et, maintenant, c'est la lu

mière ambre qui clignote indiquant que le minimum des 50 gallons est atteint.

J'étire mon circuit de façon à donner le temps à ceux qui me précèdent d'atterrir tout en réduisant ma vitesse de façon à diminuer la consommation d'essence, tout cela pendant que l'équipe de terre s'affaire fébrilement à dégager la piste pour nous laisser entrer.

Il faut que je me pose, et vite! C'est ma dernière chance. Pas question de se reprendre, faute d'essence: les alternatives sont minces, atterrissage forcé dans un champs? Pas question la nuit, de plus le lac est là, tout près: éjecter? Pas question non plus, je suis trop bas... Il faut me poser, vite, sans erreur! Heureusement, je touche le sol, dégage la piste et parviens même au parc de stationnement sans avoir à demander l'aide de personne. Assumant que le compteur indique juste, je n'ai plus que deux minutes de vol en carburant...

15 AOÛT 1955 - le 5404 GRADUE

Graduation du cours qui nous précède:

mon ami Gilles Desrochers reçoit ses AILES. Il poursuivra son entraînement à Cold Lake, Alberta, sur CF-100. Il y a quelques jours nous étions allés tous deux à Winnipeg pour la graduation d'un copain commun, Jean-Marc Roberge, qui finissait son cours de navigateur: lui aussi se dirigeait vers Cold Lake et, vraisemblablement, sur le même cours que Gilles. Ils se promettent de former équipe une fois sur les lieux.

Je les envie, tout en espérant être sélectionné comme eux pour voler les CF

100. Je partage leur joie et nous nous quittons avec l'espoir de nous revoir bientôt.

16 AOÛT 1955 - NOUVEAU PROF

Changement de moniteur pour la seconde partie de notre formation. F/O Knarr sera mien pour compléter ce deuxième et dernier cycle. Il vient tout juste de laisser Gilles.

Concentration sur le vol en formation, tactiques et vols par instruments: on vise la haute précision partout, incluant la navigation.

13 SEPTEMBRE 1955 -DEUX AMIS en MOINS

Mauvaise nouvelle: deux canadiensfrançais trouvent la mort dans l'écrasement de leur CF-100 à Cold Lake. Leurs noms ne peuvent être divulgués avant que leurs familles soient avisées. Je crains savoir qui ils sont, en priant pour que mes doutes s'avèrent faux... Hélas, la vérité sort, implacable: ce sont bien Gilles et Jean-Marc... Deux d'un coup: comme la vie peut parfois paraître injuste.

Le choc causé par cet événement en fait réfléchir plusieurs autour de moi qui, eux aussi, ont côtoyé Gilles lors de son passage encore récent ici.

F/O Knarr, à tel point affecté, décide de prendre des vacances et je suis réassigné à F/O Anonsen pour finir mon cours tirant maintenant à sa fin.

20 SEPTEMBRE 1955 - GRADUATION

À notre tour nous recevons nos ailes. Mais il me reste quelques heures à faire étant cloué au sol suite à une infection d'oreille. Je participe quand même à la cérémonie.

Le sort en est jeté: tous, nous irons à Trenton, Ontario, poursuivre l'entraînement d'instructeur sur T-33, à l'exception d'un de nous.

Par un concours de circonstances imprévues, ce dernier sera moi! Le début du cours à Trenton est cédulé pour débiter dans une semaine et, à cause de mon léger retard sur les autres, je ne pourrai me présenter à temps.

Je suis donc désigné 'par défaut', au grand désespoir de celui dont je prends la place.

Il faut dire que je deviens le seul de mon cours à me diriger vers l'escadrille, et de plus, sur CF-100!

Je dois patienter car les équipes se forment plus rapidement que la compagnie AVRO peut livrer ses appareils, sans tenir compte des problèmes multiples décelés dans ceux déjà livrés.

J'en profite donc pour prendre une partie de mes vacances, devant me rapporter à MacDonald, Manitoba, pour le 31 octobre prochain.

Durant mon séjour à Gimli, j'achète ma première voiture: une petite sportive, la AUSTIN-HEALEY, racée et toute indiquée pour ma profession de pilote! Avant de laisser Gimli complètement dans ce récit, il me faut mentionner qu'une journée ou deux après l'annonce de la mort de Gilles, un des membres du cours suivant le nôtre, entre en collision frontale avec un autre membre de ce même cours entraînant la mort des deux élèves-pilotes.

Les derniers mots enregistrés provenant de l'un d'eux sont: TOURNE à GAUCHE, MOI JE VAIS à DROITE...

Erreur fatale: se faisant face, les deux tournent dans la même direction résultant dans l'inévitable. On nous le répète depuis toujours: devant une possibilité de collision, tous tournent à droite.

Je dois finalement relater un incident qui m'arriva lors d'une pratique d'aérobatics en formation alors que j'étais à la troisième position d'une équipe de quatre. Dans de telles manoeuvres, impliquant des appareils identiques, le LEADER de la formation détient la responsabilité du groupe car les autres

ne font que maintenir leur position relative à celui qui les précède.

Leur seule préoccupation est de maintenir cette position quoique fasse le leader avec la confiance que ce dernier s'assure qu'aucun risque n'existe et que les limites de son appareil sont respectées.

Nous voltigeons donc sans problème depuis un bon moment lorsque soudain je perçois un bruit anormal provenant de l'arrière de mon avion.

Le temps de l'éclair je quitte des yeux mon coéquipier pour balayer rapidement les instruments de bord: ma vision est revenue sur le numéro deux alors que je coupe rapidement à droite tout en réduisant les gaz.

J'avais noté une température excessive des gaz d'échappement, synonyme de danger imminent. En espérant que le numéro quatre se sera rendu compte que quelque chose n'allait plus et qu'il avait aussi décroché, j'avise le leader par radio en essayant d'établir ma propre position.

Je me rends compte que je suis pratiquement à la verticale, pointant vers le ciel, tout près de décrocher.

Je rétablis avec précaution l'horizontale pour enfin analyser la situation. Les trois autres membres de notre formation se tiennent à vue mais, aussi, à distance... Je suis quand même content de les voir près en cas de besoin.

Le moteur au ralenti, la température semble tout de même plus haute que la normale: je tente une avance de l'accélérateur avec comme résultat un gain de puissance mais non en relation avec le gain de température. Certes, quelque chose ne va pas.

J'obtiens notre position du leader: 190 miles au nord-est de la base. Aussi bien dire que nous sommes au fin fond de la brousse! Je lui demande de me accompagner immédiatement vers la base et de libérer les autres. Ce qu'il fait, pendant que moi j'entre en contact avec la base pour les avertir que je suis en état d'urgence et que je requiers une approche STRAIGHT-IN (sans circuit), dans les plus brefs délais.

Tout danger d'explosion de mon appareil étant écarté en autant que je maintienne les températures sous leur niveau

maximum, je parviens à obtenir du moteur suffisamment de poussée pour espérer rejoindre la base sans trop de difficultés. Mon leader est maintenant tout près de moi et ne peut déceler aucune anomalie apparente de l'extérieur de l'appareil.

Lorsque la base est en vue, je le libère sitôt qu'il peut confirmer que mon train d'atterrissage est bien descendu, en le remerciant et le conviant au bar du mess dans une heure...

Je me pose donc, pourchassé par les camions d'incendie et l'ambulance, pour finalement m'arrêter une fois la piste libérée mais incapable de me déplacer jusqu'au parc de stationnement: le moteur ne produit plus suffisamment de puissance pour poursuivre plus loin. Je coupe tout et abandonne le zinc sur place aux équipes de terre et monte à bord du premier véhicule à se présenter pour me ramener au FLIGHT.

Pendant que l'on remorquait mon zinc au hangar, mes trois copains eurent le temps de me rejoindre sans que je puisse leur faire part du diagnostic, cause du grand 'dérangement'.

Nous l'apprenons tous les quatre ensemble. Suite à une défaillance d'une des pales de la turbine qui se brisa en touchant la paroi, les 51 autres suivirent le même chemin, en se brisant presque exactement par le milieu, passant par un trou de moins de 6 pouces de diamètre qu'elles se créèrent à travers le fuselage. Le moteur tournant à 12,500 tours/minute lors de la défaillance, ces 'demi-pales' sortirent par le côté du fuselage comme les balles d'une mitrailleuse et, fort heureusement, ne trouvèrent personne sur leur chemin dans leur course effrénée. Il en aura fallu de peu pour que notre numéro quatre se fasse 'descendre'.

Quelques instants avant l'incident, nous étions en formation échelonnée et venions de changer à la queue leu-leu. Tous les quatre écoutons la description des dégâts et les causes possibles venant du technicien sans dire un mot. Nous le laissons aussi sans dire plus pour finalement nous retrouver au mess pour prendre un verre et parler de tout autre chose sans que l'incident ne revienne sur le tapis. Chacun, en silence, a évalué correctement que le groupe complet était toujours là et qu'il s'en aurait fallu que de peu

pour que personne ne soit là! Ça fait partie du métier. -'Quel mouvement acrobatique nouveau tenterons-nous d'effectuer de-

main?... ' et nous voilà tous repartis dans nos calculs! Merveilleux!

31 OCTOBRE 1955 - #1 PWS

'#1 Pilot Weapons School, MacDonald, Manitoba'

Dans mon attente, j'ai droit à un petit cadeau! L'école de tir est normalement réservée aux élèves de l'OTAN et à nos pilotes devant y rester comme instructeurs. J'y suis pour y passer le temps, un temps encore indéterminé...

Le cours en soi est de courte durée: trois semaines tout au plus, et ceux qui doivent le suivre par formalité plus qu'autre chose, préféreraient bien s'en passer pour retourner dans leur pays respectif le plus tôt possible après une absence d'au-delà d'un an. En plus des problèmes de déménagement que cela implique.

La base est petite et éloignée de tout centre valable: Portage-La-Prairie, ville la plus proche, est à 25 miles et n'offre guère de distraction. De toute façon, je m'y plais sachant que j'y serai suffisamment longtemps pour accepter le déménagement sans y être attaché en permanence.

À nouveau, nous sommes privés de vol durant les premiers jours consacrés à l'étude de la balistique. Une fois la théorie terminée, nous sommes prêts à la mettre en pratique à bord de T-BIRD que nous commençons à regretter.

Tous les exercices se font en formation de quatre. Nous débutons par du 'traquage', qui consiste à poursuivre l'avion qui nous précède en le maintenant dans l'objectif de notre mire et à la portée de tir. Nos progrès sont enregistrés sur film, analysés et les fautes corrigées.

Suivent ensuite les pratiques d'attaques de quart, sur une cible tirée par un autre avion, toujours avec l'usage de film, jusqu'à ce que l'on soit jugé apte à utiliser les armes réelles.

Ce stage devient de plus en plus intéressant. Pour la première fois il nous semble que nous devons mettre en pratique ce que

nous avons précédemment appris et le 'pourquoi' de tout cela devient évident. L'adresse de chacun est de surcroît mise à l'épreuve. Tout comme un problème mathématique: tu l'as ou tu l'as pas.

Comme les limites des machines sont les critères à respecter, la résistance des individus doit être aidée. C'est pourquoi nous passons à l'ajustement de costumes anti-G. Cela présente un danger car les limites des avions peuvent maintenant être surpassées avant les nôtres. Situation encore plus dangereuse qu'avant: nos zincs en prennent toute une! Huit de ceux-ci sont soumis en peu de temps à plus de sept point huit G (limite acceptable) et doivent passer à l'examen général. Étant prévenus à l'avance, les 'détracteurs' se retrouvent dans l'obligation de nettoyer les habitacles de tous les avions comme punition pour leur méfait!

20 FÉVRIER 1956 - PERTE d'un AMI

Une mauvaise nouvelle nous parvient aujourd'hui d'outre-mer.

Le second lieutenant d'aviation (française) Michel Laurent perd la vie dans l'écrasement de son F-84F en France. Il était des nôtres à Centralia et Gimli.

Lors d'une pratique de tir comme je fais des quarts d'attaques sur cible au-dessus des nuages je m'aperçois que mes pompes à essence ont cessé de fonctionner.

Plus que soixante gallons de carburant me sont disponibles du réservoir dont la pompe fonctionne toujours. Je me dirige immédiatement vers la base et, à cause des nuages, je dois descendre à six milles pieds avant de prendre contact visuel avec le sol. Je touche finalement la piste avec au plus une minute de carburant utilisable.

Les pratiques de tir sur cible volante terminées nous entreprenons les exercices sur cibles fixes au sol. D'une hauteur de cinq milles pieds, nous plongeons à quelque 500 miles à l'heure vers la cible et une fois à deux cents pieds de celle-ci, nous ouvrons le feu pour au plus deux secondes et relevons le nez tout juste pour effleurer le sol les uns derrière les autres.

Le même type d'attaque est ensuite employé mais cette fois en utilisant des

ROCKETS au lieu des mitrailleuses.

Depuis le début du mois, mon rôle ici a changé: d'élève, je suis devenu instructeur. Toujours en attente de mon cours sur CF-100 à Cold Lake.

Piloter du siège arrière demande un réajustement, car de cette position, les points de références changent appréciablement. Là n'est pas le pire obstacle à surmonter: comment endurer et accepter les conneries du pilote-élève qui mène le bal devant.

Suite à une période de mauvais temps, nous de MacDonald, avons la tâche inhabituelle de compléter le cours d'élèves venant de Gimli et de Portage la Prairie où des 'embouteillages' se produisaient. Finis les plaisirs du tir! Retour au cours secondaire... et, qui plus est, avec des élèves en retard sur leur horaire généralement dû à des difficultés personnelles.

J'hérite d'un canadien et de deux anglais. Ces derniers doivent graduer coûte que coûte. L'un d'eux ne peut même pas contrôler son avion sur terre.

Un mois, et nous nous en sortons tous, moi le premier car, finalement, je reçois la confirmation de me présenter à Cold Lake pour le 7 mars prochain. Enfin.

Je passais sous silence mes activités du mois de janvier. Bien que peu de pilotes en eurent la chance, je fus de ceux qui vécurent cette expérience.

Expérience dure, mais valable. Séjour d'une semaine en forêt colombienne et une autre dans la solitude de l'Arctique.

Chargés de plus de soixante-quinze livres de matériel, tentes, sacs de couchage, raquettes, hachettes, couvertures, etc, nous sommes laissés à l'intérieur du bois avec comme toute nourriture une boîte contenant 16 jujubes, de quoi faire huit tasses de café instantané, quatre barres de chocolat et des pilules de vitamines. Comme le premier jour nous vivons de nos calories accumulées, cela doit nous suffi pour les six jours à venir.

De façon à nous convaincre que nous ne devons pas faire de travaux exténuants, la première journée on nous force à parcourir en raquettes, chargés de nos 75 livres, une distance de cinq miles.

Le soir venu, il nous faut établir notre

campement en pleine nature sauvage sous une température de 40°F sous zéro (-40°C). Bien que nous n'ayons que des palmes de sapin et d'épinette comme matelas, nous dormons comme si nous n'avions jamais dormi.

La semaine finie, nous revenons à Edmonton, l'estomac creux, la barbe longue, l'air de vrais coureurs de bois rentrant en ville pour disposer des fruits de leur chasse! Une fois la barbe faite, douche prise et redevenus civilisés, il ne fut pas long à ce que le meilleur restaurant de la ville nous voit arriver. Jamais n'ai-je vu tant de nourriture disparaître, en si peu de temps par si peu de convives!

CAMBRIDGE BAY, ÎLE VICTORIA

Cours de survie ARCTIQUE: 300 miles en deçà du cercle polaire.

Températures à ce temps de l'année: 35 à 60°F sous zéro (-37 à -61°C). La neige durcie par le froid supporte très bien notre poids. Nous portons des costumes de poils blancs nous donnant l'air de lapins. Les jours sont à leur plus court et le soleil ne paraît à l'horizon qu'entre onze heures et deux heures sans laisser complètement la courbure de la terre. Nous vivons misérablement dans des igloos froids et humides. Nous avons cependant de la nourriture en grande quantité si non en qualité...

Une nuit nous devons créer notre propre abri pour y séjourner durant les prochaines vingt-quatre heures. En creusant une tranchée (FIGHTER TRENCH) les blocs de neige durcie servent de murs et plafonds. Pour ajouter à nos difficultés, la tempête se met de la partie ce même soir.

Le matin venu, nous sommes complètement disparus sous une couche de neige fraîche et devons littéralement nous forer un passage vers la surface.

Comme des marmottes, chacun sort de son trou: il est amusant de surveiller les apparitions de ces 'revenants', mais combien inquiétant à la fois.

Le compte se fait pour s'assurer que personne ne reste enseveli sous la neige.

La dernière journée dans le grand nord est accueillies avec plaisir car la situation devient insupportable. Les six miles de marche du retour semblent moins pénibles. À

cause de difficultés mécaniques, notre BOXCAR demeure cloué au sol pour deux autres jours, éprouvant encore plus notre résistance.

Cette expérience, bien qu'appréciée, je ne la répéterais pas de plein gré!

28 FÉVRIER 1956 - VOL de PLAISANCE

Dernier jour ouvrable avant mon départ de MacDonnald. J'en profite avec trois autres instructeurs (devenus co-équipiers) pour faire une randonnée en formation à basse altitude.

C'est le temps de la chasse à l'original. Il fait un temps splendide. Nous suivons les rivières glacées, sautons les collines, faisons plier la cime des arbres, regroupons les bêtes sauvages et profitons de l'immensité de l'ouest canadien qui semble n'appartenir qu'à nous.

L'air dense à cette base température fait que nos avions mordent, que les moteurs donnent leur maximum et qu'ainsi à très haute vitesse, nous nous amusons comme des fous.

MARS 1956 - #3 AW(F) OTU, COLD LAKE

CONVERSION au CF-100 MkIII & IV
AW(F) OTU = All Weather Fighter
Operational Training Unit.

À bord de ma petite Austin-Healey et en compagnie de 'John' Hébert, je pars en plein hiver vers le nord-ouest pour atteindre Cold Lake, Alberta en passant par Régina, Moosejaw, Saskatoon et Vermilion.

En chemin nous brisons un ressort arrière que nous faisons réparer à Moosejaw. Pas très loin de notre but, nous nous embourbons et avec l'aide de passants, nous arrivons à nous en sortir. Par un froid sibérien, (nous sommes fin février), par vents et tempêtes, par chemins mal entretenus et peu fréquentés, nous parcourons en trente-six

heures (dont huit pour dormir et effectuer la réparation) près de mille miles.

Bien que ma 'Healey' fait du 120 à l'heure (200km/h) elle est en dehors de son élément sur routes mauvaises, ce qui ne manque pas par ici! Avec seulement 4 pouces de dégagement au sol, les 'bosses' doivent être légères... COLD LAKE: Base immense,

neuve et moderne, perdue dans le néant...

13 MARS 1956 - WHITE TICKET

Suite à une semaine de cours au sol, c'est aujourd'hui que je remets la main sur un T-33. Une fois remis en condition de voler et avec un peu de familiarité avec les lieux, je passe un test en vue de l'obtention de mon WHITE TICKET, certification donnant droit de décoller et d'atterrir par mauvais temps sous un plafond minimum de mille pieds et/ou d'une visibilité minimum de trois miles.

Nos études du CF-100 se poursuivront jusqu'au début d'avril avant que je puisse y mettre la patte. Les systèmes électriques, hydrauliques, pneumatiques, des carburants et lubrifiants, de dégivrage et de pressurisation, de radar et d'instrumentation, du siège éjectable ainsi que les caractéristiques de vol sont au nombre des items enseignés à ces cours. Et, enfin, le grand jour arrive...

9 AVRIL 1956 - En CF-100 "CANUCK"

Flanqués de deux moteurs de 14,000 chevaux chacun, nous décollons en flèche et l'instant suivant nous dépassons les 20,000 pieds d'altitude, les 30,000 et bientôt nous nous retrouvons à 40 milles pieds d'altitude à 600 noeuds.

Bien que le CF-100 nous soit encore inconnu et que nous ne puissions encore l'évaluer à sa juste valeur, il nous est facile de reconnaître que nous avons entre les mains une machine racée, puissante et de loin supérieure à tout ce que nous avons touché à date. De plus, nous débutons notre entraînement sur les MkIII, premier modèle du type à être produit après les prototypes. Celui-ci porte le numéro de série 155.

Ce modèle, converti pour l'entraînement des pilotes, n'a plus de radar ni d'armement et, tout comme le HARVARD et le T33, a deux postes de pilotage en tandem. Mon moniteur est F/O Jensen. Demain nous ferons une autre envolée ensemble et qui sera mon SOLO-CHECK.

10 AVRIL 1956 - SOLO sur CF-100

Premier vol solo sur CF-100 MkIII, no. 18120. J'inscris ma première heure comme pilote de multi-moteurs. Sitôt de

retour, je repars à bord du no. 123 pour une autre heure et quinze minutes de pratique.

Ces trois vols dans la même journée me semblent plus faciles à prendre. Je dois sûrement développer une meilleure résistance.

Le six avril dernier ce fut la cérémonie du 'mariage': jusqu'à ce point les pilotes et les navigateurs poursuivaient leur entraînement séparément et sans être mêlés les uns aux autres.

Le temps était venu de les accoupler. La formule est simple et efficace. Tous les FUTURS sont invités à partager un repas spécial suivi d'un party durant lequel ils feront connaissance et se joindront en

équipe. Tous avaient réussi leurs cours et les chances d'erreur étaient minimales.

Par contre, il est préférable de procéder ainsi au lieu que d'assigner les uns aux autres arbitrairement. De cette façon, non seulement les qualités physiques sont prises en considération mais aussi l'aspect psychologique, si important dans la formation d'une équipe solide à tous points de vue. Et c'est ainsi que F/O Ross 'ROSIE' Drinkle et moi-même nous joindrons après avoir ressenti que nos tempéraments étaient compatibles.

Pendant que nous, pilotes, poursuivons l'étude du maniement des CF-100, nous pouvons emmener nos navigateurs avec nous, lorsque ceux-ci sont libres, de façon à s'adapter l'un à l'autre et renforcer nos liens.

Notre premier vol ensemble est le 12 avril lors d'un exercice de navigation. Le 13 avril: vol de pratique d'aérobates, suivi d'un deuxième en formation de deux avions et finalement d'un troisième en formation de quatre.

16 AVRIL 1956 - CINQ ENVOLÉES

Aujourd'hui j'établis un nouveau record personnel en faisant cinq envolées consécutives!

1. Test de vol par instruments en compagnie d'un vérificateur.
2. Vol en formation de quatre avions en compagnie de Ross, où nous sommes en troisième position.
3. Test de vol de nuit (le premier ici) avec mon instructeur.

4. Premier vol de nuit solo sur CF-100 en compagnie de mon navigateur.
5. Vol de nuit seul à bord. .
TOTAL: six heures de vol entre neuf heures du matin et quatre heures du matin suivant... Ma plus longue journée (ou nuit?) à ce jour... Ce soir, le 17, une seule envolée au programme: navigation de nuit avec navigateur, au cours de laquelle nous ferons littéralement le tour de l'Alberta en moins de deux heures. Sans y voir grand'chose cependant car nous sommes soit dans les nuages ou au-dessus de ces derniers tout au long du voyage.

Ce périple, à lui seul, fut plus épuisant que les cinq d'hier car je dus rester rivé aux instruments de bord tout le long du trajet: les nuages et l'effet des aurores boréales étaient tels que l'horizon semblait à 45 degrés lorsque les instruments indiquaient que nous étions STRAIGHT AND LEVEL.

Lors de mon premier vol de nuit, hier, avec mon instructeur, j'ai bien failli causer de sérieux dommages à mon appareil tout en flanquant la frousse à mon passager. Lors de l'atterrissage, j'amenai la machine au point de décrochage avec au moins vingt pieds d'altitude. L'appareil cala subitement tout en s'inclinant vers la gauche. J'eus tout juste le temps de pousser les moteurs, réajuster le bolide et couper les moteurs à nouveau avant de toucher le sol avec douceur.

Je crois que mon moniteur fût suffisamment rassuré par cette manoeuvre qu'il n'eut aucun doute en ma capacité de pouvoir me débrouiller après un seul essai. Cas plutôt rare à ce que j'apprends par la suite. Tous les autres volèrent au moins trois fois avec instructeur avant de partir en solo.

Je me suis toujours demandé par la suite si mon instructeur a eu si peur qu'il

préfère se débarrasser de moi plutôt que de se voir pris à voler deux autres fois avec moi.

Dès ce premier vol de nuit, je comprends aussi la facilité avec laquelle le pilote peut se laisser entraîner à ne pas croire aux instruments de bord et penser qu'ils sont défectueux. L'accident ayant causé la mort de mes deux amis, Gilles et Jean-Marc, icimême à Cold Lake au mois de septembre dernier est encore frais à ma mémoire: les dernières paroles transmises par Gilles avant l'écrasement furent:

MES INSTRUMENTS SONT
DÉTRAQUÉS, JE VOLE PAR MES
PROPRES MOYENS!

Et cela tout juste après le décollage, sous les yeux ébahis des témoins impuissants.

Tout s'explique: la nuit est extrêmement noire de la fin août au début de juin dans ces régions. Par surcroît, les aurores boréales sont à leur intensité maximale. Ce qui fait que dès que nous laissons la piste derrière nous, le vol par instruments est indispensable.

Autour de la base, aucune concentration de population ce qui fait que les lumières sur terre se mêlent aux étoiles et que nous avons tendance à piquer du nez tant l'impression que nous montons à la verticale est forte.

En situation semblable seuls les instruments peuvent nous sauver: jamais se fier à nos impressions. C'est une bataille terrible avec soi-même, difficile à expliquer, et que Gilles a malheureusement perdue. Toutes les indications tendent vers cette conclusion. Près du sol, ces batailles se gagnent ou se perdent en quelques secondes...

18 AVRIL 1956 - HANDLING TEST

Je passe mon HANDLING TEST sur CF-100 avec F/L McGALE. Ceci marque la fin de mon entraînement sur le maniement de l'avion et je passe maintenant à l'étude de son usage comme arme de défense en compagnie de mon navigateur.

Nous entreprenons nos cours au sol, laissant les vols de côté pour quelques jours.

30 AVRIL 1956 - SUR un "VRAI" CF-100

Premier vol sur MkIVA, no. 18253. Plus puissant que le MkIII, c'est le modèle OPÉRATIONNEL avec poste de pilotage à l'avant et de navigation/radar à l'arrière. Il est armé de canons mitrailleurs et de rockets: il est l'arme principale de la défense aérienne du continent nord-américain, du moins la plus perfectionnée. Comme nous sommes fiers d'en être les maîtres.

Nette amélioration sur son prédécesseur, le poste de pilotage est devenu fonctionnel: il faut avouer que le MkIII, à ce point

de vue, faisait pitié. Les instruments semblaient placés comme si on les avait lancés à bord et fixés là où ils étaient tombés! Les manettes, jauges et cadrans se trouvaient partout à l'exception d'où on s'attendait normalement de les trouver.

Le CF-100 étant le premier avion de conception entièrement canadienne, ne pouvait tout de même satisfaire du premier coup toutes les exigences: performances, esthétique, aménagement fonctionnel, etc.

Il a premièrement atteint les critères essentiels pour gagner ses galons puis, le temps venu, les correctifs sont apportés. Une fois les défauts majeurs de fabrication élimi-

nés, on a finalement pensé à l'équipage en agençant le poste de pilotage au corps humain et non plus à l'octopus.

Donc, le MkIVA incorpore le MADE IN U.S.A. du T-33 au MADE IN ENGLAND ressenti dans le MkIII et rappelant le vieux LANCASTER de la dernière grande guerre.

L'accès aux technologies de ces deux GRANDS entre les mains du génie canadien nous placent dans une position unique et enviable: il n'en tient qu'à nous de savoir bien l'exploiter et l'aéronautique n'est pas le seul domaine où cela peut se produire. Je reviendrai sûrement sur ce sujet plus tard, car il me semble évident que peu de canadiens soit conscient de l'effort collectif déployé pour parvenir à produire ce premier avion, preuve tangible de notre capacité de créer quelque chose de bien, voire supérieur, chez nous et mettre fin au copiage contrôlé de l'extérieur.

Dès nos débuts, ROSIE et moi faisons bon ménage: ni lui ni moi redoutons l'effort; chacun respecte l'autre. L'entraînement va bon train et nous nous y lançons à fond de train.

C'est ainsi que, poussés par notre recherche commune de la perfection, nous effleurons l'épuisement physique total: en exemple, cette journée que nous débutons par une envolée à dix heures le matin, suivie d'une autre à deux heures de l'après-midi avec tout juste le temps de dîner entre les deux pour ensuite prendre le souper à la sauvette, repartir à sept heures du soir, café et biscuits, redécoller à onze heures, café et

café, pour enfin entreprendre notre dernier voyage à deux heures du matin suivant: à notre retour, c'est l'aurore d'une nouvelle journée...

La fatigue se reflète sur les réflexes: le regard du pilote balaye constamment les instruments de bord, enregistrant au passage ce que chacun indique, réagissant aux résultats de ces lectures et dictant quasi automatiquement à ses membres les réactions nécessaires aux commandes de l'avion pour faire les corrections requises.

Les effets de la fatigue semblent, et je parle pour moi-même, ne point affecter le processus tant que les yeux poursuivent leur balayage... Mais, voilà, soudainement, ceux-ci s'accrochent et bloquent sur un instrument sans raison particulière. D'aucun se posera la question à savoir si le regard s'arrête parce que l'esprit n'enregistre plus ou si, par contre, l'oeil ne bouge plus parce qu'il est fatigué... à tout événement, lorsque la situation se présente, pas question d'essayer de trouver la réponse.

La première réaction est de se demander depuis combien de temps on est 'accroché'? Deuxième réaction: panique! Troisième réaction: contrôle de la panique. Quatrième réaction: balayage des instruments à double vitesse et corrections au même rythme.

Les résultats ne sont cependant pas toujours les plus faciles à raconter, en autant que nous soyons toujours de ce monde pour le faire! Lors d'une descente rapide, 20,000 pieds à la minute, 333 pieds à la seconde, au travers d'une épaisse formation nuageuse, la nuit, je me vois pris dans cette situation. L'altimètre est difficile à suivre dans une telle descente même dans les meilleures conditions à cause de la difficulté d'identifier rapidement les dizaines de milles pieds.

C'est pourquoi nous avons pris l'habitude de compter mentalement notre position chaque fois que l'aiguille des milles pieds

passait le zéro, soit à à peu près toutes les trois secondes, durée approximative d'ailleurs d'un balayage complet des instruments.

Nous sommes donc dans notre descente lorsque je réalise que je suis ACCROCHÉ à l'horizon artificiel. Réactions: (voir ci-haut) 1- fraction de seconde? ou secondes? ...à plus de 300 pieds à la

seconde vers le sol... 2- ...nous sommes faits!! 3-DU CALME LE GARS! 4- position? Pas pire. Températures et pressions? Normales. Carburant? Pas problème. Vitesse? Haute. Pourquoi? OUPS! Ah oui... Nous sommes en plongée... Altitude? 2,000 pieds. Deux milles pieds? le niveau du sol par ici est 1,800 pieds au dessus du niveau de la mer, REMEMBER?... Tire mon vieux! Il est plus que temps. On analysera plus tard, si nous nous en sortons, bien entendu! Inutile de briser les ailes quand même, cela n'avancerait à rien non plus.

Et Rosie derrière, peut-être qu'il aimerait savoir ce qui se passe, non? Pas le temps. Relâche car nous sommes maintenant en perte de vitesse... Eh! Nous sommes à 14,000 pieds... Impossible! Bon, reprenons notre souffle... C'est bien vrai, nous sommes à 14,000 pieds.

Réétablissons notre descente avant d'avoir l'air trop fou, et commençons à expliquer à Rosie qui a sûrement besoin d'être rassuré, le pauvre.

Suite à mon accrochage, le balayage des instruments à double vitesse et la perte du décompte mental de l'altitude, je dus interpréter la lecture de l'altimètre rapidement: l'aiguille indique deux milles. Est-ce dix plus deux ou simplement deux? Ce ne peut être vingt plus deux car nous étions sous ce niveau avant d'accrocher. Vaut donc mieux réagir en raison de la pire de ces conditions et analyser ensuite. C'est ce que je fis, préférant me retrouver avec dix milles pieds en trop que dix milles en moins.

À ma grande surprise, Rosie, suite à mes explications, m'affirme qu'il n'avait rien suspecté d'anormal.

Je n'ai jamais osé lui demander si mes explications l'avaient tiré d'un profond sommeil de peur de l'entendre répondre: OUI!

2 MAI 1956 - B-25 MITCHELL

Je monte à bord d'un MITCHELL pour la première fois. Cet appareil bimoteur, vestige de la dernière guerre, a servi de substitut au CF-100 dans l'évaluation et le perfectionnement du système de radar destiné au CF-100. Il a continué à servir pour l'entraînement des opérateurs de radar et, encore aujourd'hui, poursuit ce rôle par manque de CF-100.

Bien que les navigateurs en retirent autant que sur les CF-100 en frais de pratique, on ne peut en dire autant pour les pilotes. Il est difficile de participer à cette comédie même si la pratique est valable pour les navigateurs. Pour moi, ce n'est que l'occasion d'ajouter un autre type d'avion à mon carnet de vol. L'ambiance n'y est réellement pas...

Comme à tous les repas, ce soir, au souper, des tomates en escalopes sont disponibles, entre autre, comme mets d'entrée. Comme il le fait régulièrement, Rosie s'en sert un bol et je décide de faire de même.

À ma première bouchée, je leur trouve un goût particulier de 'canette' et décide de les laisser de côté; avant que je puisse en parler, Rosie, de son côté, a vidé sa por

tion sans avoir décelé rien de particulier. Nous complétons notre repas sans apporter plus d'importance à ce détail.

Le repas terminé, nous quittons la table pour nous diriger au hangar où notre oiseau nous attend; quelques instants plus tard nous sommes à trente milles pieds pour la pratique de ce soir.

Pendant près d'une heure et demie nous jouons au chat et à la souris avec notre partenaire avant de nous séparer pour le retour à la base. Normalement le chemin du retour est 'le calme après la tempête', la tension des exercices étant terminée. Pourtant, ce soir ce ne sera pas le cas: Rosie me prévient qu'il semble avoir des problèmes de digestion! Rien ne semble critique, du moins dans le ton de sa voix, d'ailleurs nous sommes sur le chemin du retour.

Moins d'une minute s'écoule et sans autre avertissement, j'entends par l'INTERCOM un son étrange provenant du poste arrière. Je m'informe auprès de Rosie de ce qui se passe: aucune réponse! Puis les oreilles me défoncent au bruit, que j'identifie cette fois, comme étant celui d'un micro ouvert librement dans l'habitacle. Les indices s'enchaînent et j'en conclus que mon coéquipier est malade, qu'il ne peut communiquer avec moi ayant vomi dans son masque, qu'il a dû enlever pour ne pas étouffer mais qui le prive de l'oxygène nécessaire à survivre à cette altitude.

Aucun temps à perdre! À trente milles

pieds d'altitude sans oxygène, on ne peut survivre bien longtemps... Il me faut plonger sous les douze milles pieds rapidement, altitude où le volume d'oxygène dans l'air ne pose aucune crainte.

Rosie, pour sa part, n'avait d'autre choix que de retirer son masque, source de vie, mais devenu instrument de mort une fois les soupapes obstruées et qui le vouait à la suffocation.

Une telle plongée la nuit, vers le sol invisible dans le noir, n'a rien d'attirant: à six cent à l'heure, le sol se rapproche à 1000 pieds à la seconde. Moins de 30 secondes nous séparent de l'impact. Près de cinq milles pieds doivent être réservés pour rétablir l'horizontale.

De plus, l'altimètre, à ce rythme, peut accuser un retard de deux milles pieds sur la réalité. Le niveau du sol, ici, est à peu près deux milles pieds au-dessus du niveau de la mer: calcul mental rapide - quinze secondes ou 17,000 pieds à l'altimètre sont mes limites: le premier de ceux-ci atteint et je dois redresser. Je compte les secondes et surveille attentivement l'altimètre emballé... Quatorze secondes et l'altimètre passe presque simultanément les dix-sept milles pieds: je redresse énergiquement, l'oeil sur l'horizon artificiel jusqu'au rétablissement de la position horizontale. La poussée des moteurs est rétablie pour maintenir une vitesse constante. Nous sommes maintenant stabilisés: de MACH .85 (MACH 1 = vitesse du son) durant la plongée nous indiquons 300 noeuds, l'accéléromètre, qui a touché les sept G au creux de la trajectoire est de retour à '1' et, finalement, l'altimètre se stabilise à dix milles deux cent quelque pieds.

Je réduis, lentement cette fois, l'altitude pour maintenir un huit milles pieds confortables car les ROCHEUSES ne doivent pas être loin de nous.

Radio et radar ont bien peu de portée à base altitude et je ne puis entrer en communication avec personne. De plus, tout semble graduellement s'embrouiller. Que se passe-t-il? Ma réserve d'oxygène est pourtant

suffisante, ce ne peut être cela. Je cligne des yeux en regardant dehors: les feux d'orientation de bouts d'aile ne sont que masse verte d'un côté et rouge de l'autre, comme si nous volions dans un épais brouillard, pourtant la nuit était claire il y a un instant. Ce n'est pas moi: je me sens très bien, et, en essuyant les

instruments, ils deviennent lisibles... Finalement, la lumière s'allume! Notre bolide est couvert de givre tel un POPSICLE tiré du congélateur par une journée chaude et humide.

Nous venons de passer plus d'une heure au 'congélateur' à soixante sous zéro (-50°C) et notre plongée subite à ce niveau chaud et humide (relativement) a eu comme résultat la formation de givre à l'extérieur et d'une buée à l'intérieur.

Le givre extérieur disparaît rapidement sous la chaleur générée par la friction de l'air. Il n'en est pas de même pour l'intérieur où, de ma main gantée, je dois essuyer les instruments pour en faire la lecture, la buée se reformant au fur et à mesure. La bulle de plexiglas couvrant nos têtes nous dégoutte dessus et devient graduellement translucide, exception faite du pare-brise anti-balle en verre très épais qui accumule le givre comme celui d'une voiture sans dégivreur en hiver. La vue vers l'avant est de ce fait, complètement nulle.

Ayant rétabli notre position, nous approchons de la base. Je suis toujours sans nouvelle de Rosie, et ma préoccupation première est de nous ramener sur le plancher des vaches le plus tôt possible.

Je demande une approche directe pour un atterrissage d'urgence, ce qui m'est accordée sur le champs par la tour de contrôle.

Avec l'aide de l'approche dirigée au sol (GCA) je devrais présentement voir la piste, mais je n'y vois toujours rien! Notre position: un quart de mille de la piste, trois cent pieds d'altitude, le train est baissé et près à toucher, tout ce qui me manque est une piste sur laquelle me poser! Seule solution: ouvrir le CANOPY et, à cent cinquante à l'heure, sortir la tête pour voir où je vais!

Pour compléter le plat, ici il pleut! (Explication de la haute teneur en humidité rencontrée lors de notre descente, à deux cent miles d'ici, à l'approche de cette masse d'air frais).

Circuler à haute vitesse dans une pluie même fine me fait songer à ce que doit représenter une tempête de sable sans protection pour les yeux! J'abaisse ma visière pour me protéger la vue.

Je souris malgré moi: le summum de l'excentricité... L'HOLLYWOOD STAR! En

décapotable, le toit ouvert sous la pluie, en pleine nuit et verres fumés sur les yeux! - Incroyable... Mais vrai! Et l'instant n'a pourtant rien de drôle!

Nous touchons finalement le sol mouillé et je parviens à dégager la piste sans ennui. J'ouvre le CANOPY à pleine grandeur pour pouvoir jeter un coup d'oeil au poste arrière où j'aperçois Rosie, bien en vie, me faisant signe de refermer l'habitacle pour nous protéger de la pluie. Je le referme rapidement avec un soupir de soulagement.

J'avertis la tour de contrôle que nous nous rendrons au parc de stationnement par nos propres moyens et qu'ils peuvent rappeler les équipes de secours.

Du vert qu'il était à sa sortie de l'avion, Rosie aura retrouvé ses couleurs normales le lendemain.

Une fois remis de cette expérience, nous rédigeons un rapport en plusieurs points devant amener des modifications importantes à la construction des nouveaux appareils et des corrections à apporter à ceux déjà produits. C'est ainsi qu'un filament chauffant sera incorporé au pare-brise pour prévenir automatiquement le givre. Le système de pressurisation sera modifié de façon à réduire l'humidité de l'air insufflé dans la cabine en prenant sa source d'un stage plus avancé du compresseur d'un des moteurs. Cette dernière modification aura l'avantage additionnel de fournir de l'air plus chaud pour un meilleur confort des passagers, un intérieur moins froid et moins sujet à la condensation.

4 JUIN 1956 - Les YEUX BANDÉS

Notre entraînement se poursuit et tire à sa fin. Les exercices deviennent de plus en plus poussés. Les attaques se font à des altitudes plus élevées: de 20,000 pieds au début, nous sommes maintenant rendus à 38,000 pieds et, cela, à partir de positions plus compliquées relatives à la cible. Attaques frontales. Attaques de nuit toutes lumières éteintes. Etc.

La confiance en nos capacités augmente, la connaissance de notre bolide nous permet de vérifier par la pratique les limites de tout ce bagage théorique combiné de différentes façons.

Nos attaques répétées sans lumières dans la nuit opaque ou sous le couvert de nuages épais, font frémir les équipes de terre. Il y a matière à s'inquiéter, sachant que chasseurs et chassés se croisent, sans se voir, à la même altitude, à quelques pieds d'espacement, à des vitesses de convergences dépassant les mille miles à l'heure.

Conscients que les équipes de vol placent leurs vies entre leurs mains, les techniciens redoublent d'efficacité. Toute erreur de calibration des instruments, tout spécialement des radars, auraient des conséquences fatales. Ils prennent part directe à l'action.

Nous sommes là dans un but précis: assurer la défense de notre pays, des nôtres. Les attaques simulées doivent coller à la réalité. L'ennemi éventuel ne s'annoncera sûrement pas et fera tout pour dissimuler sa présence... à plus forte raison sans ses feux de position!

Pour les mêmes raisons, celui qui cherche à l'intercepter voudra le prendre par surprise. Inutile donc de se leurrer devant les faits. La précision de notre équipement est à la base du système. Sans lui nous perdons notre temps... S'il doit être rôdé c'est maintenant qu'il faut le faire et non pas quand le moment de s'en servir pour vrai sera venu: il sera alors trop tard!

Cela ne veut pas dire qu'il faille prendre des risques inutiles: aucun n'a l'intention d'utiliser son appareil comme 'obus', encore moins lors de pratiques... Ces attaques qualifiées de 'suicide' ou encore 'les yeux bandés' ne comportaient probablement pas plus de risques que le vol en général.

J'ai vu, ici-même à Cold Lake, un ami laisser la moitié du gouvernail de son avion dans le ventre de l'appareil d'un autre durant un exercice semblable. Personne ne fut blessé et les avions purent être réparés et reprendre leur service.

Par contre, j'ai aussi vu en plein jour, au beau soleil, deux autres se frapper de plein fouet, y laisser leur peau et leur zinc, alors qu'ils ne pratiquaient même pas d'attaque!

Tout réside dans la connaissance des possibilités, des limites, des variations de son équipement: choses qui ne peuvent être assumées

en aucun temps mais plutôt être vérifiées continuellement avant l'usage.

Celui qui s'est joint aux forces armées pour la gloire, les honneurs, les galons, l'uniforme, l'argent ou l'orgueil doit maintenant faire volte-face ou abandonner. Nous ne sommes pas engagés dans un jeu. Notre pays investit beaucoup pour nous former dans un but précis: nous défendre en cas de besoin.

La nation choisit ses meilleurs candidats et met entre leurs mains sa survie face à l'ennemi. Nous nous devons d'être à la hauteur de notre mandat: la perfection.

Le coût de ces efforts est élevé et ne se paie pas seulement en dollars mais aussi en vies humaines: fait moins connu des sociétés réclamant à grands cris leur sécurité... Peu de gens réalise ce qu'entraîne une telle demande. En général on est porté à croire que c'est l'affaire des militaires qui nous coûtent déjà trop cher, qu'ils s'amuse à nos dépens, qu'ils occasionnent des dépenses de plus en plus grandes, qu'ils réclament des salaires qu'ils ne méritent pas, etc.

Nous sommes en temps de paix, soit! Qu'advienne donc une guerre et tous tourneront leur espoir sur ceux qu'ils auront plus ou moins appréciés, voire dénigrés, durant les jours détendus.

11 JUIN 1956 - PRATIQUE de TIR

Pratique de tir avec munitions réelles. Le CF-100 de versions MkIVA et B, est équipé de huit canons mitrailleurs lui donnant une puissance de tir inégalée (équivalant à 4 T-33 ou à 2 F-86). Il en frémit d'ailleurs jusqu'au plus profond de ses entrailles lorsqu'ils sont mis en action. Après plusieurs jours de pratiques simulées, nous en faisons l'expérience. Sur le T-33 avec ses deux mitrailleuses, en dehors du son de la détonation et d'une senteur de poudre brûlée, l'effet ressenti n'avait rien de troublant. Les salves de huit canons crachants simultanément est d'un effet tout autrement perceptible: l'oreille et l'odorat ne sont plus seuls à en percevoir l'effet. Considérant le poids et la stabilité de l'appareil et l'effet d'une salve sur celui-ci, il est facile de déduire la puissance de tir qu'il porte en son sein.

Alors que ses seize tonnes se déplacent à sept cent à l'heure, le recul des canons semble ralentir sa course. Les canons étant situés directement sous le poste de pilotage,

on semble traverser une route en 'planche à laver' chaque fois que l'on presse sur la gâchette.

Au retour d'un exercice de tir, soulagé du poids de l'armement et disposant de temps libre, je décide d'établir la réponse à la question suivante: 'quelle est l'altitude maximum que peut atteindre le CF-100 dans un temps minimum?'

À cinquante pieds du sol, je lance le bolide à fond de train, plein gaz, je le dresse vers la verticale et Rosie enregistre sur son calepin les résultats que je lui transmets. Lectures: mach .85, altitude 4,850 pieds, temps écoulé 4 secondes. Les deux ORENDA sortant leurs 29,000 chevaux livrent le maximum de leur puissance, comme s'ils savaient que ce test dépendait entière

ment de leur performance tandis que le CANUCK, ne voulant pas se voir déprécié, se faisait aussi léger que possible tout en traînant ses livres de sécurité avec lui, sachant que ces dernières deviendraient utiles à plus ou moins longue échéance... Et nous enregistrons sur le carnet de bord notre passage de 15,000 pieds à zéro plus vingt-deux secondes, 17,000 à plus trente-six. La vitesse diminue rapidement et nous commençons à douter d'atteindre les 20,000 pieds: à plus 68 secondes nous les effleurons avec seulement 90 noeuds au cadran. Quatre-vingt-dix noeuds??? Mais! L'avion ne 'vole' plus à cette vitesse!... C'est-à-dire que les commandes ne répondent plus faute de vitesse (ou pression, si vous aimez mieux) et que seule la poussée des moteurs a un effet sur le contrôle de l'appareil.

La vitesse tombe à zéro et nous sommes vraisemblablement en marche arrière (la queue vers le sol). Ceci se confirme par l'altimètre qui indique moins de 19,000 pieds. Jamais dans nos cours fut-il mention de la façon de piloter un avion 'en marche arrière'... J'ai l'impression qu'on a jamais considéré la chose comme étant possible car il n'y a même pas de rétroviseur à bord!

Présumément les commandes devraient réagir en sens inverse de la normale. De toute façon, ne brusquons rien: nous avons amplement d'altitude pour nous sortir de n'importe quelle position. Sensation unique tout de même: jamais auparavant me suis-je trouvé à un poste de pilotage dans situation semblable.

Je neutralise les commandes de manière à ce que leur influence soit nulle durant l'accélération négative. J'attends quelques secondes avant d'appliquer une légère déviation au gouvernail. Simultanément je tire avec autant de précaution sur le manche à balai dans une tentative pour prévenir l'avion de retomber sur le dos, le poids du nez nous entraînant dans ce sens. Je coupe le moteur droit en maintenant la poussée de celui de gauche pour aider le gouvernail dans une rotation vers la droite...

Tranquillement et sans heurt l'avion pivote sur lui-même, l'horizon apparaît bientôt à ma droite et s'ajuste rapidement à la ligne de mouvement pendant que je coupe le deuxième moteur et centralise le gouvernail. Les freins de plongée sont immédiatement sortis car nous plongeons maintenant directement vers le sol, notre vitesse augmentant rapidement.

L'avion revenu sous contrôle nous faisons le bilan de notre expérience qui, chiffres en main, est concluante même si elle nous fit vivre des secondes angoissantes. Nous en savons plus sur les performances et les limites de notre CF-100! Non seulement avons nous en main la réponse à la question posée mais aussi nous pouvons dire que nous avons fait marche arrière, en avion, en plein vol!

14 JUIN 1956 - PILOTE TOUT-TEMPS

Test final en compagnie de S/L Bayliss comme navigateur, et s'en est fait de mon cours à Cold Lake. Dans quelques jours nous saurons vers quelle escadrille nous nous dirigerons.

Les escadrilles sont situées à Bagotville (Chicoutimi) et à Saint-Hubert (Montréal) au Québec. À Uplands (Ottawa) et à North Bay en Ontario. À Comox (Vancouver) en Colombie-Britannique.

C'est avec plaisir que j'apprendrai, à la remise des diplômes le 25 juin, que nous sommes mutés à St-Hubert, tout près de

chez moi à Longueuil. Nous devons nous y rapporter au début d'août après nos vacances annuelles.

J'en profite donc pour faire une courte visite touristique à Banff et au lac Louise: merveilles des Rocheuses Canadiennes. Bien qu'il soit encore tôt dans la saison pour les voir à leur meilleur, les

Rocheuses sont toujours impressionnantes.

7 AOÛT 1956 - #425 AWFS
ALLOUETTES

#425 ALL WEATHER FIGHTER
SQUADRON (ALLOUETTES) STHUBERT
(QUÉBEC)

Mais, où suis-je? - Sans trop me rendre compte de ma chance, je suis là où depuis plus de deux ans, j'espérais me retrouver sans trop y croire, considérant comme minces les chances d'y arriver!

J'ai peine à y croire: premièrement, je suis pilote, j'ai mes ailes là, sur mon uni forme, pour le prouver. À mon poignet, les galons indiquent sans contredit que je suis officier. Deuxièmement, non seulement suis-je pilote mais je le suis sur les CF-100, le 'mien' et le meilleur. Finalement, je serai icimême à St-Hubert, tout près de chez-moi, pour remplir mon rôle: maintien de nos droits et liberté!

Une fois installé, inscrit, équipé, etc., je me présente à mon nouveau lieu de travail: l'Officier Commandant est 'Group Captain' Jardine, le commandant d'escadrille est 'Wing Commander' Hillock et mon 'Flight Commandant' est 'Flight-Lieutenant' Strathy. Nous faisons vite connaissance et sans tarder il me présente au 'Flying Officer' 'Willie' Milne qui me fera voir les lieux à bord d'un T-33, tout en me donnant mon 'Unit Check-Out'.

Ce premier voyage consiste à initier les nouveaux arrivants sur une base, aux environs pour leur indiquer les points de repères, les zones interdites, de sécurité, etc.

Suite à ce voyage on me confie un CF-100 MkIVB, de moteurs plus puissants que les MkIVA de Cold Lake, à bord duquel je m'envole avec Rosie après deux longs mois d'abstinence. Qu'il fait bon revenir à nos beaux oiseaux!

13 AOÛT 1956 - Le MARK 5 (MkV)

Nous ne faisons que nous habituer aux caractéristiques surprenantes de ces MkIVB qu'aujourd'hui nous faisons l'expérience d'un avion tout neuf, fraîchement sorti des ateliers: le MkV! - Celui-ci est totalement différent de tous les modèles produits jusqu'ici. De fait, il représente la synthèse de l'expérience acquise sur les autres. Il est la

preuve que l'industrie canadienne possède

maintenant son diplôme en aéronautique et qu'elle le détient avec GRANDE DISTINCTION.

Tout a été mis à l'oeuvre pour corriger les anomalies: l'agencement intérieur, l'emplacement des instruments de vol, la simplicité, la visibilité, l'efficacité, la précision, etc.

Le poids de l'appareil a été réduit à son minimum par l'élimination des canons (jugés inutiles pour la défense du Canada), du dégivrage des bords d'attaque (superflus sur jets) et d'un nombre d'items qui, par l'usage de nouvelles techniques ont pu être réduits à une fraction de leur poids tout en gardant (dans bien des cas en améliorant) leurs caractéristiques originales.

Les ailes et les stabilisateurs ont été allongés pour en augmenter de façon marquée la portance. Et, pour terminer, les moteurs sont encore plus puissants, plus légers, de plus d'endurance et demandant moins de soins.

Faits très significatifs de ces améliorations: plafond porté de 45,000 à 55,000 pieds. Vitesse de décrochage réduite de 10 noeuds en toutes circonstances. Courses de décollage et d'atterrissage réduites de 15 à 20%. Pour ce qui est de sa capacité à atteindre les hautes altitudes en temps record, Rosie et moi devons rééditer notre test du 11 juin de l'an dernier pour le connaître. Cela ne devrait pas tarder car nous sommes anxieux de battre notre propre record!

Notre envolée d'aujourd'hui ne sera cependant consacrée qu'à notre familiarisation avec ce nouvel appareil et le début de son étude en profondeur avant de le pousser pour connaître ses limites.

Ce sera avec lui que pour la première fois j'atteindrai les 50,000 pieds d'altitude à un temps où la technologie des équipements de survie ne dépassait pas 48,000 pieds. Lorsque cette situation fut réalisée, la limite de 48,000 fut adoptée jusqu'à ce que l'équipement devienne solvable à plus haute altitude.

Cet équipement n'est devenu disponible que plusieurs années plus tard, raison pour laquelle Rosie et moi avons détenu le record d'altitude avec un nombre restreint de

membres de l'aviation canadienne pour un bon bout de temps.

Quelques mois après notre arrivée à St-Hubert, l'escadrille complète se mettait en route pour Cold Lake pour y pratiquer le tir des rockets, seul armement des nouveaux MkV. Pour la première fois j'entreprends un voyage qui m'amène 'ailleurs', jusqu'ici ayant toujours atterri à la même base d'où j'avais décollé.

De St-Hubert à Cold Lake équivaut à la traversée des États-Unis de Miami à Los Angeles. De notre point de départ nous planifions notre vol avec arrêts à North Bay, Ontario, à Lakehead (devenu Thunder Bay depuis) sur la côte ouest du lac Supérieur, à Portage-La-Prairie à l'ouest de Winnipeg au Manitoba et, finalement, Cold Lake en Alberta.

La préparation d'un tel voyage doit tenir compte des prévisions atmosphériques tout au long de la route au temps où nous anticipons y être: direction et vitesse des vents à tous les niveaux jusqu'à 50,000 pieds, les degrés de température à ces mêmes niveaux, les conditions au sol des aéroports où nous devons nous poser ainsi que ceux à l'intérieur d'un rayon de 100 miles autour des premiers.

Tout en considérant les facteurs atmosphériques énoncés plus haut, préparation détaillée du plan de route: direction et altitude à maintenir entre St-Hubert et North Bay tenant compte des vents, de la consommation d'essence en chemin à l'altitude choisie, calcul de la réserve pour atteindre l'aéroport choisi comme alternative advenant un pépin à North Bay, établissement des points de repères pour vérifications en route et correction de la trajectoire, etc., et ainsi de suite pour chacune des étapes devant mener au but.

C'est en de telles circonstances que mes études en navigation faites à Summerside en 1954 démontreront leur valeur même si, comme pilote, je n'en ai pas nécessairement besoin, ayant un navigateur professionnel à ma disposition.

Notre séjour à Cold Lake est de courte durée mais les pratiques de tir sont toujours très intéressantes. Après avoir pratiqué en simulation à l'aide de caméras nous en sommes venus aux essais avec rockets:

spectacle inusité de voir ces 'bâtons volants' nous devancer dans une course folle vers l'objectif en laissant une traînée blanche derrière eux.

Contraste frappant avec les canons: aucun effet de recul, ni bruit, ni vibration. Par contre, elles génèrent un nuage artificiel devant nous qui leur est particulier.

Le temps de revenir chez-nous étant venu, il nous faut faire le même travail de planification du trajet. Ce dernier sera différent car, les vents aidant, nous n'aurons qu'un arrêt à Lakehead à faire en chemin. Après trois heures et demie de vol, nous sommes à St-Hubert: dire qu'il y a peu de temps, je faisais le même trajet en auto et qu'il m'avait pris deux jours et demi de conduite frénétique et exténuante pour couvrir la même distance sur terre.

OCTOBRE 1956 - STANDBY

Déjà les effets de l'hiver se font sentir. Quelle différence entre les conditions atmosphériques rencontrées ici, dans l'est du pays, avec celles de l'ouest. Ces conditions influençant énormément les envolées par avion, il est facile de comprendre pourquoi l'entraînement se fait dans les prairies où le climat est plus clément, froid mais moins orageux.

Les intempéries n'empêchent cependant pas nos activités. Ce sera toutefois à cause d'elles que je me verrai forcé d'atterrir à deux reprises dans l'espace d'une semaine, sans même avoir vu la piste avant d'y toucher! Les conditions de visibilité étant si pauvres qu'aucun contact visuel avec le sol ne fût possible avant que les roues de l'avion même n'aient été en contact avec la piste.

Le travail sur l'escadrille se résume simplement: 'surveillance de l'espace aérien'. Cela implique un travail énorme considérant l'espace impliqué, dans ses trois dimensions: largeur, profondeur et hauteur. Ici, à St-Hubert, il y a deux escadrilles, chacune ayant un quota de vingt équipes (pas nécessairement complètes mais justifiées). En tout temps deux équipes sont en STANDBY, une de chaque escadrille. À tour de rôle nous nous y relayons. Prêts en tous points à réagir, nous sommes sur le 'qui-vive'. D'ailleurs tous, sans exception, sommes sur un pied d'alerte, devant maintenir un contact continu avec la base et y être disponible en moins de deux heures. Pendant ses 'vacances' le chanceux dispose de quarante-huit heures

pour se rapporter en cas d'alerte. Si, au court de ses vacances, un de nous doit s'éloigner à

plus de cela de sa base, il doit être disponible à une autre base dans le même temps et ses vacances lui seront autorisées qu'une fois ces conditions respectées et acceptées par les parties en cause.

Subordonnées et en communications directes avec les postes de radar terrestres décimés sur le continent, les escadrilles se doivent d'aller vérifier tout objet non-identifié volant dans son espace aérien sur demande des observateurs travaillant sur un même pied d'alerte. Seule leur position diffère: ils sont placés de façon à apercevoir les 'intrus' avec suffisamment d'avance pour nous permettre de courir à leur rencontre avant qu'ils aient atteint les concentrations de notre population, de là leur annotation de EARLY WARNING.

Ce système complexe, impliquant une variété de personnel qualifié dans des domaines différents, demande d'être constamment vérifié, amélioré, modifié et mis à l'épreuve. C'est d'ailleurs là, qu'en dehors des heures de STANDBY, tous nos efforts sur l'escadrille s'orientent.

Comme exemple de ce qui arrive lorsque nous sommes sur STANDBY, le fait suivant est représentatif. C'est une nuit comme toutes les autres: tout le monde dort sur ses deux oreilles. Il est cinq heures du matin: le téléphone rouge retentit! Sitôt décroché, il rugit à l'oreille encore endormie:

'SCRAMBLE: 2 - 0/1/5 - 2/5'

Soit: URGENCE de décollage de DEUX intercepteurs armés sur trajectoire de '015' degrés relatifs au nord réel à une altitude de '25',000 pieds.

Mon navigateur prend aussitôt note de ce que je lui transmets tout en raccrochant. Simultanément nous endossons notre équipement et enjambons l'espace qui nous sépare de notre avion prêt à démarrer. Moins de trois minutes plus tard nous entrons en communication radiophonique avec la tour de contrôle, déjà avertie de notre mission. Nous montons rapidement vers les 25,000 pieds, pointant au 15 nord suivis de près par notre coéquipier. Suite à des difficultés avec le train d'atterrissage, je dois ralentir ma course et céder ma position au numéro 2.

Le rôle du numéro un est d'identifier

l'intrus tandis que celui du numéro deux est de se placer en position pour détruire cet inconnu fut-il identifié comme étant un ennemi.

L'inconnu en cause sera identifié comme étant un avion de transport de passagers en route vers New-York venant de Londres et complètement inoffensif. Par contre notre intervention n'aura pas été inutile car cet avion ayant dévié énormément de sa route était en détresse sans vouloir se l'avouer. Notre venue en scène pour lui fut bienvenue: nous l'escortons vers Montréal où il pourra réintégrer sa route vers New-York sans difficulté.

Des cas semblables se produisent régulièrement alors que les compagnies commerciales sont en compétition serrée cherchant de toutes les façons possibles à réduire leurs coûts tout en améliorant les services.

L'usage logique du chemin le plus court d'un endroit à un autre n'est pas sans risque à l'âge d'adolescent de la vie de l'aviation. Les traversées de l'Atlantique par les 'grands cercles' posent encore des problèmes sérieux aux navigateurs dépourvus de moyens satisfaisant à leur tâche.

Par chance, ils peuvent compter sur l'aviation militaire pour les dépanner à l'occasion, bien qu'à mon sens le risque soit 'mal calculé' en dépassant la limite personnelle que je me suis établie. De notre côté, nous apprécions guère leurs intrusions sournoises car, avant preuve du contraire, ils sont des ennemis et nous placent en position défensive, sur un pied de guerre, tant et aussi longtemps qu'ils n'ont pas été identifiés. Et ça, non seulement à St-Hubert, mais sur toutes les bases canadiennes et américaines.

En dehors du STANDBY nous travaillons à améliorer notre système de défense en étroite collaboration avec nos amis du sud, les américains. Ces derniers ont, non seulement à se défendre, mais, aussi, à riposter à l'attaque éventuelle. De cette nécessité ils doivent s'équiper pour l'attaque et la défense. Comptant sur nous pour une bonne partie de leur défense, ils peuvent concentrer plus d'efforts sur la riposte.

De concert, nous mesurons la puissance d'attaque de l'un contre la puissance défensive de l'autre, la nôtre jugée la meilleure au monde, même par nos voisins du sud. Je poursuis donc avec une description

de cette autre fonction que nous devons remplir.

17 JANVIER 1957 - S C R A M B L E

Une des bases américaines du 'Strategic Air Command' (SAC) se trouve à Plattsburg, New-York, à peu de distance de Montréal. Ses escadrilles sont équipées de bombardiers B-47 en voie d'être remplacés par les B-52, plus gros, plus puissants, volant à plus haute altitude et à plus grande vitesse. Leurs propres exercices les amènent à survoler le sol canadien vers le grand nord.

Lorsqu'ils regagnent leur base venant du nord ils deviennent la réplique authentique de l'ennemi éventuel. Sans nous prévenir à l'avance, les arrangements se font en 'haut lieu' de façon à mettre en oeuvre tout le système de défense comme si l'attaque était réelle.

Cette nuit toute la base est tirée de son sommeil par les sirènes, cloches, téléphones: SCRAMBLE! Tout le monde court et en quelques secondes les réacteurs des premiers avions se mettent à siffler dans l'air froid et sec. Les humbles sifflements font place aux rugissements alors que les CF-100 prennent l'air en crachant le feu! Lorsque nous rentrons en communication avec les postes de radar, trois minutes après notre départ, nous atteignons les 10,000 pieds d'altitude à une vingtaine de miles au nord de Montréal.

C'est alors seulement qu'on nous informe que ce n'est qu'une pratique et que nous devons continuer notre ascension jusqu'à 45,000 pieds en maintenant la même direction. Notre cible n'est pas encore 'vue'

localement mais cela ne devrait pas tarder. 'L'ennemi' est présentement surveillé par la première ligne de radar située beaucoup plus au nord. Nous survolons l'Abitibi lorsque le contact est établi par l'équipe de radar de terre qui nous dirigera sur les trois cents miles qui nous séparent en nous plaçant en position d'attaque à cinquante miles. Entre trente et vingt miles notre radar de bord décèle la cible et nous complétons l'attaque pour un SPLASH parfait. Absorbés dans nos manoeuvres nous ne nous étions pas rendus compte que nous avions dépassé les cinquante milles pieds d'altitude et que nous volions à tout près de la vitesse du son, au seuil des limites de notre appareil. Nous en concluons vite que notre cible ne pouvait pas

être un B-47 mais fort probablement un de leurs nouveaux et fameux B-52 devant être 'hors d'atteinte' à ce qu'on en disait!

Nous apprenons quelques jours plus tard que nous avons intercepté un des trois B-52 en train d'établir un nouveau record mondial du 'tour du monde'. En quarantecinq heures et dix-neuf minutes, sans arrêt, ils avaient contourné le globe. Des avions citernes les avaient ravitaillés en plein vol à trois reprises en cours de route. Cette nouvelle technique d'origine américaine combinée aux performances de ce bombardier maintiendra ce record durant plusieurs années par ce vol historique.

22 JANVIER 1957 -DÉFAILLANCE RADIO

Ce soir, comme à chaque exercice de nuit, nous décollons en paires pour une pratique à haute altitude. Le plafond (base des nuages) se situe aux environs de deux milles pieds du sol lors de notre départ de la base. Nous sortons à quarante milles pieds et continuons notre ascension jusqu'à 45,000 pour nos travaux au-dessus du 'grand nord' québécois. Une fois nos exercices terminés, nous reprenons indépendamment le chemin du retour.

Quelques minutes plus tard, en essayant de communiquer avec la base, je me rends compte que nous avons perdu l'usage de la radio. J'ignore si je peux transmettre et être entendu mais je ne puis rien recevoir de ce qui est transmis par les autres. Résultat net: je n'ai plus de contact avec l'extérieur.

Tel que convenu en de telles circonstances, je décris un triangle équilatéral dans le ciel avec l'avion, trajet devant être décelé par les postes de radar, qui communiqueront ce message de détresse à la base la plus proche qui dépêchera un chasseur vers moi. Dans le noir absolu, me fiant aux instruments de bord, je maintiens ma position tout en répétant ce triangle pendant que Rosie scrute la nuit dans l'espoir de voir apparaître notre escorte. À peine trente minutes de ce manège et les feux d'un autre appareil deviennent visibles. Je place mon avion sur trajectoire rectiligne de façon à lui permettre de se rapprocher facilement et d'entrer en formation avec nous.

Jusqu'ici tout va bien et, chose surprenante,

nous pouvons converser par radio à peu de distance. J'indique à mon 'sauveteur' de prendre les devants pour que j'entre en formation avec lui. Dès cette position prise nous ne pouvons plus communiquer ensemble. De toute façon, je n'ai plus qu'à le suivre et il me ramènera à la base. Mais il n'en sera pas ainsi! Le pilote de cet avion étant nouveau sur l'escadrille, il ne possédait que peu d'expérience comme 'leader' de formation, encore moins de nuit et dans les nuages par surcroît. Ses manoeuvres faites trop brusquement et ses changements de vitesses brusques rendent la situation périlleuse au point que je décide de me débrouiller seul au lieu de courir le risque de lui rentrer dedans.

Convaincu que les postes de radar m'avaient identifié et comptant sur eux pour assurer que ma voie serait libre j'entreprends la descente vers le sol à l'aveuglette espérant sortir des nuages avant de m'écraser sur la terre. Perdant rapidement de l'altitude jusqu'à 5,000 pieds, je ralentis la course jusqu'à notre sortie de la couche de nuages. Nous en sortons finalement à 1,800 pieds avec devant nous une agglomération que nous parvenons à identifier comme étant la ville de Grand-Mère. De là, nous établissons la route devant nous mener à St-Hubert que nous rejoignons éventuellement. Pour avertir les gens de la tour de contrôle, nous effectuons une passe devant eux à basse altitude tout en 'battant des ailes', signe convenu pour indiquer la perte de la radio. Nous recevons un feu vert et complétons notre atterrissage sans encombre.

Qu'elle n'est pas notre surprise à la réception qui nous attend lors de notre arrivée au FLIGHT! Le commandant en tête, tous viennent nous accueillir comme si nous revenions d'un autre monde. L'inquiétude ayant grandi suite au retour de notre coéquipier de pratique et, ensuite, de celui lancé à notre rescousse est telle que de nous voir sains et saufs est accueilli comme un grand soulagement.

Suite à cet événement, il est convenu de pratiquer avec plus d'attention la manoeuvre de recouvrement des avions en détresse et de ne plus placer sur STANDBY des équipes sans expérience suffisante. Il ressort de l'enquête que l'intercepteur lancé à notre rencontre a assumé que notre radio fonctionnait correctement après avoir conversé avec nous à courte distance et a présumé que nous pouvions nous diriger sans problème. Il est dès lors établi que la personne s'étant signalée en 'détresse' devenait la responsabilité de

l'autre lancée à sa rescousse, quoiqu'il arrive entre temps, et que cette dernière devait, avec tous les moyens mis à sa disposition, assumer cette responsabilité.

2 FÉVRIER 1957 - #416 AWFS LYNX

Faisant jusqu'ici partie de l'escadrille '425' je deviens un des piliers autour desquels l'escadrille '416' sera reformée. Les effectifs du '425' ayant été doublés durant les derniers mois en vue de ce dédoublement, j'irai prendre en charge un FLIGHT à l'intérieur du '416'. Tout ceci est dû au '423' qui partira incessamment pour l'Europe où les CF-100 iront renforcer la défense.

Mon nouveau commandant sera Wing-Commander Drake. Une de mes premières tâches sera d'initier les nouveaux arrivants. Ceci me donnera l'avantage de diriger vers mon équipe ceux offrant le meilleur potentiel. C'est ainsi que j'introduirai Serge Alain à l'escadrille, lui qui était avec moi à London au tout début et qui fût l'un de ceux qui allèrent à St-Jean pour le cours d'anglais, cours que, on s'en souvient, j'ai pu éviter...

Ce sera dans les premiers mois avec le '416' que j'obtiendrai mon GREEN TICKET (12 avril 1957), m'autorisant à décoller et atterrir dans les conditions minimales de 500 pieds de plafond et de visibilité. Ce permis n'est accordé qu'à un nombre limité de pilotes militaires, mon permis précédent étant celui accessible aux pilotes de lignes commerciales.

6 JUIN 1957 - ORAGES

À 6 heures ce soir les prévisions atmosphériques annoncent des orages probables en fin de soirée. À 6 heures et demie quatre avions du '425' décollent pour leur pratique. Vers sept heures nous, du '416', décollons à notre tour. À huit heures et quart alors que nous nous informons des conditions à la base, les gens du '425' sont tous entrés et leur rapport indique que le plafond est à 3,000 pieds et que la visibilité est de 5 à 10 miles. Aucun signe des orages prévus, la veillée est encore 'jeune'. Nous entreprenons donc une approche à cinq de GCI/GCA qui consiste à descendre à la 'queue leu-leu', maintenant 10 miles entre chacun par l'usage du radar de bord, le premier seulement étant dirigé par le radar d'approche de la base, nous nous étalons sur 40 miles du premier au

dernier. À 20,000 pieds d'altitude, dans le noir de la nuit et en pleins nuages, les pilotes ont la vue rivée sur les instruments tandis que les navigateurs ont la tête enfouie dans leur appareil de radar communiquant à leur pilote les instructions nécessaires à maintenir la position en rapport avec l'avion qui précède. Nos positions sont les suivantes:

#1- F/O 'Ray' Amey

#2- F/O Claude Montour

#3- F/L 'Pete' Cumberbirch

#4- F/L 'Tony' Slugosky

#5- F/O 'Willie' Milne

Un autre de nos avions piloté par F/O 'Stubby' Holmes est sur un voyage de navigation et est dû pour revenir d'un instant à l'autre. 'Ray', notre 'leader' passe au canal 9 pour contacter 'GCA' (radar d'approche) tandis que nous demeurons sur le canal 5 et le suivons par contact radar seulement. 90 secondes plus tard je fais de même assumant que mon tour est arrivé et que mon prédécesseur est déjà sur terre. En même temps je pique du nez tout en sortant les freins de plongée et en reculant les accélérateurs à 75% pour maintenir 280 noeuds. En passant 15,000 pieds, j'appelle 'GCA' qui m'informe qu'il n'avait pas encore établi de contact avec le numéro 1! Ce dernier avait des difficultés avec sa radio qu'il finit par régler. Par ce temps, Ray a dépassé la base et survole Montréal. Étant donné que je m'approche de plus en plus, suivi de trois autres, l'opérateur de radar doit voir à deux avions simultanément tout en essayant de les amener à atterrir avant que les autres fassent leur entrée sous son contrôle. Ray et moi nous trouvons à une altitude de 2,500 pieds et pour nous séparer, il me fait descendre à 2,000 pieds. Et c'est alors qu'on nous dit qu'un violent orage fait rage sur la base de St-Hubert. Aucun de nous n'a suffisamment de carburant

pour nous diriger vers une autre base: nous devons donc tous atterrir ici, coûte que coûte! Seul 'Stubby' sera dirigé sur Ottawa.

Je suis à 2,000 pieds d'altitude et à 3 miles de distance de la base. Regardant à l'extérieur je n'y vois rien d'autre que la lumière éclatante des éclairs et des arcs causés par l'électricité statique dont notre avion est chargé. On me demande de tourner 90 degrés vers la droite et de descendre à 1,000 pieds (le Mont-Royal atteint 960 pieds!).

Rendu à cette hauteur il est toujours impossible de voir quoique ce soit: tout juste le bout de nos propres ailes dans la pluie. On me fait faire un détour pendant qu'on en amène un autre pour l'atterrissage. D'où vient-il celui-là? Un autre appel me demande de tourner encore de 90 degrés, ce que je fais tout en réalisant que nous nous dirigeons directement vers le mont St-Bruno avec 100 pieds de marge, en autant que l'altimètre indique correctement, ce qui est douteux au sein d'un orage de cet envergure. Une demande pour tourner, encore de 90 degrés tout en baissant à 500 pieds, me fait présumer que nous en sommes à notre approche finale. À cette altitude aux alentours de St-Hubert, nous sommes à environ 400 pieds du sol: je jette un coup d'oeil dehors espérant y voir quelque chose: rien, tout est toujours noir. Rosie me dit qu'il pleut sur lui derrière impossible, que je lui dis... Comment ce peut-il? Et je me rends compte qu'il 'pleut' sur moi aussi! De grosses gouttes d'eau nous tombent dessus et voilà que les instruments semblent disparaître dans la brume. Bon, on a déjà vu ça! Air chaud et humide frappant le froid: sortons les essuie-glaces, c'est-à-dire nos gants pour pouvoir lire les instruments.

La piste vers laquelle je me dirige pour atterrir est orientée vers les 240 degrés magnétiques et mon contrôleur me dit de tourner à 195 degrés (45 degrés avec la piste) tout en descendant à 300 pieds. 'Quand tu verras la piste, dis-le moi. Et, en passant, il y a un avion en bout de piste, fais attention'. Je réponds: O.K., n'étant pas en position pour entreprendre une discussion ou une conversation... Je ne vois toujours rien à deux cent pieds du sol et à moins d'un demi mille de la piste. Je descends à moins de cent pieds du sol tout en entrouvrant le COCKPIT pour mieux voir et à travers la pluie qui me fouette le visage j'aperçois finalement le bout de la piste sous mon aile droite: SIDE-SLIP vers la droite pour perdre rapidement les derniers 100 pieds tout en rectifiant la direction de l'appareil pour correspondre avec celle de la piste, le vent souffle en rafales à 90 degrés de la piste et cette dernière est couverte d'eau la rendant très glissante: on fait de l'aquaplane! Les freins de droite ainsi que le gouvernail ont peine à maintenir l'avion sur la piste: il me faut utiliser le moteur de gauche pour ne pas laisser le pavé alors que les lumières-balises défilent sous mon aile gauche. Le train d'atterrissage ne peut être qu'à quelques pieds du bord de

la piste. Parvenant à réduire la vitesse, il devient possible de contrôler l'avion au sol et je referme le CANOPY m'étant assez fait tremper.

Rendu en bout de piste et prêt à la dégager, j'aperçois un autre avion devant moi: c'était un visiteur de Bagotville qui s'était embourbé après avoir glissé en dehors de la piste. Et moi qui, tout ce temps, croyais que l'on parlait de l'autre bout de la piste! Une fois dans le parc de stationnement, il pleut 'à boire debout'! Nous descendons de l'appareil et partons à la course pour nous mettre à l'abri mais arrêtons aussitôt car nous avons de l'eau jusqu'aux chevilles et qu'en courant nous nous éclaboussons encore plus que la pluie elle-même. Je suis suivi de près à l'atterrissage par 'Ray' qui arrête ses moteurs pour ne pas faire comme notre ami de

Bagotville. Il demeure sur la piste mais ne peut la dégager une fois ses moteurs arrêtés. Son navigateur, 'Bill' Bland, lampe de poche en main, fait des signes désespérés à 'Pete' qui freine énergiquement faisant éclater un de ses pneus. Il perd le contrôle et s'arrête dans la brousse. Le suivant est 'Tony' qui s'approche à une vitesse excessive et, ne pouvant stopper son bolide, aboutit dans la boue en fin de piste. 'Willie', le dernier à entrer, ne parvient pas à maintenir son avion sur la piste et prend le champs à son tour mais non sans avoir arraché une bonne dizaine de lumières au passage... Par chance, il n'y eut pas de collision.

Inutile de mentionner la confusion créée par ces avions éparpillés ici et là sur l'aérodrome. Le hasard voulu que je sois le seul à me rendre au parc de stationnement par ses propres moyens, sans dommages ni explications compliquées à rendre. Ce qui me vaudra les honneurs de la soirée et un surcroît de prestige au sein des autres pilotes. Je ne croyais pas en mériter tant, la chance y étant pour beaucoup. D'autant plus que je le fis surtout pour protéger ma propre carcasse...

INTERVIEW de Roger Varin

Les 5 pages qui suivent ont été reproduites des magazines étudiants:

"HÉRAULT"

et

"L'ABEILLE"

(éditions d'octobre 1957)

L'envollée de ce soir sera la dernière avec mon fidèle ami et navigateur: 'Rosie' Drinkle. Celui-ci retourne à la vie civile après avoir complété sept ans de service militaire bien rempli. Je le regretterai car jamais je n'en aurai un autre pour approcher sa compétence.

Il retournera chez lui à Edmonton, Alberta, avec sa petite famille faire carrière nouvelle dans la vente. Nous arrivons à la période où les 'vieux' doivent laisser la place aux nouveaux. J'aurai F/O Dumond, de compétence équivalente à celle de Rosie, jusqu'à la fin d'août alors que nous aurons repris le premier rang et qu'il devra partir suite à sa mutation comme opérateur de radar au sol. Je serai pendant le mois suivant pilote d'essai de la base de St-Hubert avant de revenir sur l'escadrille.

Chacun des tests effectués aura son histoire qu'il serait trop long de rapporter ici. Suffira-t-il de dire qu'ils m'apportèrent un enseignement en profondeur de la structure, du fonctionnement de chacun des systèmes du CF-100. Comme tous les avions de la base doivent passer un examen périodique complet après 400 heures de vol, il revient au pilote d'essai d'assurer que leur fonctionnement est parfait suite à leur vérification. Cette vérification consiste en fait à démanteler l'appareil et à le réassembler après avoir vérifié chacune de ses pièces tout en remplaçant celles trouvées défectueuses ou sur le point de le devenir. Remise à neuf, quoi!

L'avion doit donc être mis à l'essai de la même façon que s'il sortait de son assem

16 JUIN 1957 - FIN D'UNE ASSOCIATION

blage original à la manufacture. Suivant le processus du début à la fin je prends note des commentaires livrés par les techniciens et les mécaniciens des items devant recevoir plus d'attention lors des tests, particulièrement les mécanismes où les pièces neuves ou usagées furent utilisées lors du remontage. J'en suis venu au point d'identifier spécifiquement la cause première d'une défaillance quelconque reflétée dans le maniement de l'appareil. L'habileté de pointer directement aux mécanos la cause précise d'un trouble est d'une aide précieuse à sa rectification, réduisant

considérablement le temps consacré à la recherche de la 'cause' à 'effet'. Je commence à prendre goût à ce métier de JET TEST PILOT alors qu'un navigateur devient disponible sur l'escadrille.

DERNIÈRE CHANCE

Inconsciemment je suis en train de devenir le 'pilote de la dernière chance' pour les navigateurs en 'instance de divorce', rejetés par leur pilote avec qui ils ne peuvent s'entendre ou former une équipe valable. Cette tâche débutera avec Borg Smeeth qui est sans pilote depuis un certain temps et que personne semble intéressé à prendre avec lui. On me demande de faire équipe avec lui. Nous révisions ensemble à partir du début et comme si nous recommencions notre entraînement à Cold Lake. Nous regravissons graduellement les échelons vers la perfection. Borg démontre en peu de temps ses capacités que j'estime au-delà de la moyenne. J'en viens donc à la conclusion que ses insuccès sont attribuables à son ex-pilote. Mais, je ne serai pas celui qui en 'héritera'...

Notre commandant ne le voit pas ainsi, et il a complètement raison: son but est d'avoir le maximum d'équipes compétentes. Moi qui approche l'âge de la retraite de l'escadrille suis mieux employé à aider à la formation des équipes. C'est ainsi que Serge Alain, qui se plaint de son propre navigateur, est celui qui profitera des qualités de Borg pendant que moi je verrai à sortir du pétrin Jean Doe (nom faux), son ex-navigateur.

L'échange ne se fait pas sans que je pose certaines conditions ayant déjà eu l'occasion de voler avec J.Doe. J'étais prévenu de sa paresse, son indifférence, sa lâcheté... On met sa carrière entre mes mains: j'accepte et je lui donne sa dernière chance ou je refuse et il est renvoyé sur-le-champ!

J'accepte donc de tenter l'impossible. J'ai un entretien en tête-à-tête de près de quatre heures avec J.Doe durant lequel les cartes sont clairement mises sur table. Il devra changer fusil d'épaule et faire preuve de maturité. Ses agissements d'enfant gâté doivent être mis de côté dès notre premier voyage car ce sera son dernier. De toute façon, je prends la ferme résolution de ne pas être celui qui se plaindrait le premier: il devra suivre ou lâcher!

Chose surprenante, ni un ni l'autre

n'aura à se plaindre, bien que j'aurai à maintenir une poussée constante sur J.Doe. Après quelques mois de travail ensemble nous parvenons à reprendre position au sein des meilleures équipes de la base. Nous sommes des trois seules équipes pratiquant toujours des attaques 'les yeux bandés' la nuit ou dans les nuages. (Voir plus haut, à Cold Lake). Rares sont ceux qui peuvent nous déloger

dans les poursuites ou qui peuvent s'accrocher à notre trace. Dans le passé, J.Doe se plaignait de ne pouvoir subir le traitement de ces poursuites qui le rendaient malade, disait-il, au grand désappointement de son pilote. Maintenant, il sait très bien que je n'accepterai pas ses plaintes et il en est venu à surmonter ses malaises.

Pour les pilotes, ces exercices sont l'occasion recherchée de démontrer leur savoir-faire et font appel à toutes leurs connaissances de l'appareil qu'ils pilotent. Il est facile d'imaginer l'acharnement de chacun voulant se placer derrière l'autre. Tous veulent 'poursuivre', personne ne veut être le 'poursuivi'! Toute manoeuvre est permise au poursuivi essayant de se dégager de ses poursuivants: tonneaux à la verticale, boucles, coins dérapés, vols invertis, piquées vertigineuses jusqu'au ras du sol, reprises à faire plier les ailes et éclater les moteurs, remontées en tire-bouchons, etc. Tout cela, forçant le poursuivant à maintenir le nez de son avion dans la tuyère de celui qui précède et qui tente désespérément de se dégager.

Ces engagements de simili-combat, tout comme les aérobaties en formation, font appel à tous les atouts des pilotes. Les avions malmenés ont souvent besoin d'attention. Le carburant dans les réservoirs ne sait plus à quel dieu se vouer et ne parvient plus à trouver son chemin vers les moteurs assoiffés. Sans la puissance des moteurs, le pilote est foutu à moins de les redémarrer tout en maintenant sa position avantageuse dans le combat.

Piqués dans notre honneur par les SABRE JOCKEYS, pilotes chevronnés des F-86 SABRE, nos voisins sur cette base, dont la seule mission est ce type de combats par ciel clair et de jour seulement, nous poussent à répliquer à leur audace. Cinq de nous, CLUNK DRIVERS, décidons de les humilier à leur propre jeu et de mettre fin à leur hargne devenue intolérable.

Par une belle journée ensoleillée nous

leur tendons le piège: sachant qu'ils nous prennent pour cible durant nos exercices, deux de nous s'installent à leur portée à 25,000 pieds tandis que les trois autres circulent à 40,000 pieds hors de leur atteinte. Comme prévu, une formation de quatre Sabres fait sont entrée en action et plonge vers nos deux amis. Par radio et sur une longueur d'onde autre que les Sabres nous informons nos amis que l'attaque est amorcée et, au moment opportun, leur indiquons de passer à l'évasion convenue entre nous. Simultanément les trois autres passent à la contre-attaque. Les deux avions servant d'appât avaient appliqué leurs freins de plongée juste à temps pour que les quatre Sabres en piquée passent un mile devant eux avant de pouvoir s'ajuster à ce changement brusque de la vitesse de leur cible. Nos deux comparses ont vite rentré leurs freins et de toute la puissance de leurs turbos sont en route vers les 45,000 pieds tandis que nous plongeons à la rencontre des Sabres pour les 'anéantir'.

Nos deux amis, là-haut sous la protection du soleil, nous avertissent que quatre autres Sabres entrent dans la mêlée et qu'ils partent à leur poursuite. Nous devenons ainsi cinq contre huit et nous comptons bien maintenir l'avantage. Habités à travailler en équipe nous parvenons à cerner nos adversaires, à les forcer à retourner à la base et à atterrir l'un après l'autre. À cinq nous nous resserrons en formation en 'V' pour la passe en rase-mottes, le FIGHTER-BREAK et l'atterrissage toujours en formation serrée. Leur suprématie subjuguée les amène à apprécier à leur juste valeur les pilotes de notre camp.

À partir de ce jour l'atmosphère autour du bar prend une nouvelle allure...

12 JUILLET 1958 - VOYAGE à COLD LAKE

Depuis que j'ai pris J.Doe à ma charge en septembre dernier nous faisons une équipe satisfaisante, rien de plus. Malgré ses efforts, que je dois ranimer constamment, il manque évidemment de compétence. Ce voyage à Cold Lake que nous entreprenons aujourd'hui m'en donnera la preuve indiscutable. Ce sera notre premier voyage ensemble faisant réellement appel à l'expertise du vrai navigateur. J.Doe se disait bien plus 'navigateur' que 'opérateur de radar' et aurait préféré se retrouver sur les avions de transport plutôt que sur le CF-100 pour cette raison. Il avait donc, aujourd'hui, l'occasion de faire ses preuves.

Me considérant en sécurité entre ses mains, je lui donne pleine responsabilité pour nous amener à bon port. Le plan de vol prévoit un arrêt à Lakehead, à l'extrémité ouest du lac Supérieur, de là à Portage-La-Prairie au Manitoba, à une centaine de miles à l'ouest de Winnipeg et finalement à Cold Lake au nord de l'Alberta. Les conditions atmosphériques doivent être bonnes jusqu'à mi-chemin entre Portage et Cold Lake, soit aux environs de Saskatoon en Saskatchewan.

De St-Hubert à Lakehead la navigation pose peu de problèmes, surtout par temps clair car nous survolons Ottawa puis North Bay et Sault-Ste-Marie, facilement identifiables. Suivant les directives de J.Doe durant cette étape de deux heures et vingt minutes de vol, j'ai l'impression qu'il sait ce qu'il fait. La deuxième étape nous amène à

survoler Winnipeg avant notre arrêt à Portage et ne présente pas plus de problèmes bien que le territoire survolé soit plus sauvage mais de moindre distance (une heure et vingt).

La dernière étape est la plus critique. Le vol direct Portage - Cold Lake, se fait audessus de territoires inhabités. Notre trajet passe à cent cinquante miles au nord de Saskatoon à mi-chemin vers notre destination et où se trouve le seul aéroport d'urgence en route. Les aides à la navigation étant restreintes il va de soi que le navigateur doit faire son travail parfaitement, surtout lorsque les conditions atmosphériques empêchent le maintien d'un contact visuel avec le sol, comme c'est présentement le cas. Je me fie toujours à mon navigateur pour franchir cette étape, présumant qu'il a tout calculé avec précision.

Je fais tout de même une vérification de notre distance de Saskatoon à l'aide du radiocompas alors que nous devions en être le plus près. Ainsi j'évalue notre distance à 260 miles au lieu des 150 qu'elle devrait être selon notre plan de vol. Je demande à J.Doe de confirmer notre position en lui soumettant mes soupçons. Il m'assure que nous sommes sur la bonne voie et que je n'ai pas à m'inquiéter inutilement. Étant entourés d'orages je suppose que le radiocompas manque de précision, celui-ci tendant à pointer vers le centre des orages au lieu du poste émetteur dans de telles conditions.

Une demi-heure plus tard J.Doe m'assure que nous sommes à proximité de Cold Lake et que je devrais n'avoir aucune difficulté à entrer en communication avec la base. Je passe donc au canal de la tour de contrôle et essaie à maintes reprises d'établir le contact. Aucune réponse. Silence complet. Mes doutes refont surface et je suis sûr que la déviation identifiée à Saskatoon était réelle et qu'elle s'est accentuée depuis. Selon mes calculs nous serions donc à quelques 250 miles au nord de Cold Lake. La seule autre base dans la région est Edmonton, 175 miles plus loin, au sud-ouest de l'autre.

Notre réserve de carburant ne nous permet pas de nous éterniser en 'calculs'. J'élis d'orienter notre avion vers le sud, sachant que cette direction ne peut que nous rapprocher de la 'civilisation' alors que toute autre direction nous en éloignerait.

À l'aide du radiocompas j'essaie de trouver un point de repère: pas facile lorsque l'on est entouré d'orages et que les postes de transmission recherchés sont éloignés et que l'aiguille du radiocompas est erratique. Je crois percevoir les sons transmis par le poste de Cold Lake. Je persiste dans cette direction avec espoir, et au fur et à mesure que nous avançons, le message devient de plus en plus net et rassurant: c'est bien Cold Lake et nous sommes sur la bonne voie. Il ne faut quand même pas se réjouir outre mesure car la question suivante qui se pose est: notre réserve de carburant est-elle suffisante pour nous rendre à destination? En assumant que notre déviation n'excède pas les 250 miles basés sur la mesure imprécise de notre écart de Saskatoon, nous avons le nécessaire pour nous rendre à Cold Lake mais non pas pour atteindre Edmonton advenant que Cold Lake soit inutilisable pour une raison ou une autre (conditions atmosphériques, panne des radars d'approche, piste fermée à cause de réparations ou d'un CRASH, etc.).

À chaque minute qui passe nous essayons d'entrer en communication radiophonique avec la base de façon à avoir plus d'informations et obtenir l'aide qu'ils peuvent nous fournir. Après dix minutes et 100 miles de ce jeu, nous percevons une réponse mêlée à la statique. Cinq minutes et 50 miles de plus et nous pouvons comprendre le message qui nous est adressé: la base de Cold Lake est libre de trafic, les conditions présentes étant trop mauvaises sous les orages, Edmonton nous est suggérée comme alternative. "Votre position: nord, nord-est à 212 miles, nous vous avons sur radar." Encore

212 miles? Cela nous place à près de 400 miles d'Edmonton... Impossible de nous y rendre! Je réclame de Cold Lake une approche 'en direct' chez eux avec l'assistance du radar d'approche, me faisant bien clair sur la situation: je n'ai que le carburant nécessaire à une seconde approche advenant que la première ne soit pas réussie, et cela chez vous!

Faisant appel à un de leurs meilleurs opérateurs pour guider notre approche (et Dieu sait qu'ils possèdent les meilleurs) nous vivrons ce que je qualifie de SUMMUM de précision atteignable entre hommes et machines (l'opérateur et son radar au sol, le pilote et son avion). J'admets qu'une approche 'directe' se prépare d'une plus grande distance que la normale, pourtant lorsque les ajustements de directions se font sur une base d'un degré à la fois, que ceux de la vitesse sont d'un noeud et ceux de l'altitude d'un pour-cent et tout ça se concluant par un:

Over the Button: / Power Off: / Flare Out:
/ Touch Down

et, qu'en fait, les roues touchent le sol en même temps, ça, c'est du professionnalisme!

Et c'est ainsi que du premier essai nous mettons 'pieds' sur terre...

Suite à cet incident, jamais plus ne me suis-je fié aveuglement à un autre pour la navigation de mon appareil. Je sais qu'il m'est inutile de dire quoique ce soit à J.Doe: il est assez intelligent pour tirer ses propres conclusions.

Mes cours de navigation pris au tout début de ma carrière viennent de prouver que tout ce qu'on apprend devient utile un jour ou l'autre et qu'aucune occasion d'augmenter son bagage de connaissance sur quelque sujet que ce soit ne doit être mise de côté en disant: A quoi cela pourra-t-il jamais me servir? Il est quand même ironique qu'un pilote donne des leçons de navigation à son navigateur...

De toutes les personnes que j'aie jamais connues, J.Doe est l'une des rares en laquelle je ne parviens à déceler le 'principe moteur'. Pourquoi fait-il ce qu'il fait? Cherche-t-il à se suicider? Je ne le crois pas (il est trop 'mou' pour ça!), par contre il agit comme si c'était là son intention. À moins d'être à ce point inconscient pour ne percevoir les conséquences de ses actes. Pour ajouter à la difficulté d'évaluer son comportement objectivement, J.Doe peut faire valoir des qualités peu communes, comme exemple,

en ce:

16 OCTOBRE 1958 - ÉJECTER ou PAS?

Temps maussade d'automne, nuageux et parsemé d'orages dont l'un d'eux se déclenche peu après notre décollage sur un SCRAMBLE vers l'interception de B-52 américains. Notre objectif vole à 45,000 pieds et vient de toucher la côte du Labrador en route du Groenland vers, semble-t-il, Bangor, Maine. Le point d'interception se situera de justesse en territoire canadien aux environs de Sept-Iles et demande le maximum de notre avion: les moteurs devront tourner à plein régime durant le trajet complet sur l'hypothénuse d'un triangle rectangle vertical de 45,000 pieds de hauteur (huit miles) et de plus de trois cent miles de base.

Trente-cinq minutes après notre départ et nous avons un SPLASH: mission accomplie. La poussée des moteurs essoufflés est réduite à la normale et nous faisons demi-tour pour retourner à la base. Ce demitour est à peine entamé que la lumière rouge indicatrice de feu au moteur gauche s'illumine de toute sa splendeur: sans perdre un instant j'exécute la procédure d'extrême urgence, maintes fois pratiquée en prévision de cette éventualité (certains juraient que la seule chose à faire dans ce cas était d'abandonner

l'aéronef le plus rapidement possible, considérant que les chances d'explosion ne laissaient que trois secondes aux passagers pour évacuer). Je m'accorde ces trois secondes pour essayer de sauver l'appareil. Arrivée du carburant au moteur gauche: coupée. Entrée à haute pression: coupée. Entrée basse pression: coupée. Extincteur du moteur gauche: actionné. Poste émetteur: sur la fréquence de détresse. Navigateur (J.Doe) avisé simultanément à ces actions de la situation et qu'il est libre d'abandonner l'avion ou d'y demeurer, avis répété une seconde fois ajoutant que la lumière demeure toujours allumée après l'arrêt du moteur et la décharge de l'extincteur. Je communique la situation par radio à la station de radar demandant de nous diriger vers la base la plus proche (Bagotville près de Chicoutimi) et de les aviser de notre arrivée avec un moteur en moins. De toute façon St-Hubert est à déconseiller même avec deux moteurs à cause des conditions atmosphériques et que Bagotville n'est pas beaucoup mieux mais définitivement plus près. Notre seule autre alternative devient Ottawa beaucoup plus loin mais où le temps est plus favorable. Je

décide pour Bagotville et j'essaie d'oublier la fameuse lumière rouge qui m'aveugle et que, finalement, je couvrirai d'un de mes gants pour ne plus voir.

Une dernière vérification avec J.Doe pour qu'il confirme sa décision: IF YOU STAY, I STAY! (si tu restes, je reste) -
Marché conclu: nous restons, quoiqu'il arrive...
Selon toutes les indications l'avion menace d'exploser de la puissance des quelque 600 gallons d'essence qu'il porte toujours dans son ventre. La décision de J.Doe de demeurer

à bord me fait chaud au coeur bien que je préférerais le voir sauter. J'ai décidé de ramener ma machine 'handicapée' ou de mourir avec elle. À mesure que le temps passe, cependant, il devient de plus en plus plausible que l'indication de feu soit fausse. Par contre la durée excessive de marche à plein régime laissait traîner le doute. Assumons donc qu'il n'y a pas feu. Dès lors, notre seul problème demeure de se poser sur le plancher des vaches sans plus de dommage. Évaluation de la situation: 45,000 pieds d'altitude, quelque 200 miles de Bagotville avec un moteur en panne. Entre nous et le sol: orages et nuages épais. Suite à notre dernier contact avec la station-radar nous nous dirigeons vers la base et il serait temps de vérifier avec eux notre position présente. Pour ajouter au plat, plus de réponse d'eux! Changement de fréquence à celle de la tour de contrôle avec qui nous parvenons finalement à établir la communication, toute faible fut-elle. Notre radio faiblit, pourquoi? Je me rappelle soudainement que la génératrice est actionnée par le moteur de gauche et que, sans lui, l'accumulateur est notre seule source d'énergie: vite, arrêtons tout ce qui s'alimente en électricité et qui n'est pas absolument nécessaire. Tout spécialement, l'appareil de radar. Tout ce qui demeure: la radio et la pompe à essence alimentant le moteur de droite.

Nous débutons notre descente qui nous fait pénétrer les nuages et traverser les orages en plein coeur. La visibilité est nulle et l'appareil se comporte relativement bien en l'absence d'un de ses moteurs. La tour nous dirige du mieux qu'elle peut et après des manoeuvres qui nous semblent incohérentes pour nous faire contourner les orages, on nous transmet les dernières conditions atmosphériques. Comme si on s'en préoccupe!
Cela est bien le moindre de nos soucis: un

moteur arrêté et possiblement en feu, la radio faiblissant graduellement! Laisse faire pour la météo, j'aimerais savoir ce qu'il y a au menu pour le souper, je commence à avoir faim...
Après cette réplique, la voix nerveuse en provenance de la tour est remplacée par une autre inspirant plus de confiance. Et, soudain, la piste paraît, là, devant nous à 150 pieds. Il me faut atterrir sans faute: la soupe sera froide, aucun temps à perdre. Poussée légère sur le nez pour perdre ces 150 pieds tout en ajustant la direction avec celle de la piste et s'en est fait: nous roulons sur le solide, poursuivis par les camions à incendie et ambulance dont nous n'aurons pas besoin cependant. Quelques instants plus tard notre avion passe à l'inspection tandis que J.Doe et moi allons bouffer. Résultat net: la défaillance d'un thermocouple est à la source de la mauvaise indication et le moteur doit être nettoyé de sa neige carbonique avant que nous puissions envisager notre retour 'chez nous'.
D'autres équipes de St-Hubert, s'étant réfugiées ici, peuvent maintenant s'envoler, les conditions atmosphériques devenant plus propices à leur retour. Nous les rejoignons plus tard en soirée.
MI-NOVEMBRE 1958 -FIN d'une ÉTAPE

Je suis avisé que mon tour sur escadrille prendra fin le mois prochain et que je devrais produire mon rapport sur J.Doe le plus tôt possible. Sans faire de recommandations à son sujet, j'inclus dans ce rapport toutes mes observations laissant la décision finale à mon chef d'escadrille. Ce dernier ne voit aucune possibilité de le recommander à la poursuite d'une carrière quelconque dans les forces armées. J.Doe devra donc chercher carrière ailleurs. Son renvoi deviendra effectif le 15 décembre en même temps que mon transfert. Nous volons ensemble pour la dernière fois le deux décembre et nous nous laissons en bons termes, J.Doe me remerciant même d'avoir tenté l'impossible pour lui.

Je dois aussi compléter un autre rapport sur un tout autre sujet. Depuis mars dernier lors du premier vol du CF-105 ARROW, éventuel successeur du CF-100, j'ai été impliqué dans l'évaluation des différents systèmes de radar proposés pour cet appareil le plus sophistiqué de l'heure et, par le fait même, le plus secrètement protégé. Déjà ma participation à ce projet a contribué à la sélection d'un type particulier et maintenant je dois soumettre mes vues sur la transition des concepts appliqués sur le CF-100 vers ceux devant être développés pour le CF 105. Mon enthousiasme vers ce nouvel appareil

est tel que ma seule ambition s'oriente vers lui tout comme l'a été le CF-100 il y a cinq ans. La crainte d'être éloigné du 'feu de l'action' me hante jusqu'à ce que je reçoive la confirmation de mon assignation suivante. Quelle joie est la mienne lorsqu'on me demande d'être à Trenton, Ontario pour le 15 décembre prochain. L'aviation prendra maintenant à sa charge les révisions des CF-100 au lieu de les faire faire par la compagnie AVRO, permettant à cette dernière d'appliquer tous ses efforts à la production du nouveau chasseur ARROW. Ces révisions se feront à la base de Trenton où je serai le premier pilote d'essai sur ce type. Ma peur de devoir laisser la fonction de pilote pour celle d'opérateur radar ou, pire, celle d'administrateur s'estompe sur le champ.

15 DÉCEMBRE 1958 - #129 A&FF
"FERRY FLIGHT"

#6 RD, TRENTON, ONTARIO

A&FF = Acceptance and Ferry Flight
RD = Repair Depot

Je fais maintenant partie de cet organisme des forces chargé de l'entretien des appareils et de l'acceptation des avions neufs provenant de leur manufacturier. Le CF-100 vient d'être inclus au nombre déjà respectable d'avions dont ils ont la responsabilité: le Beechcraft EXPEDITOR, les HARVARD de Canadian Car & Foundry, les OTTER de deHavilland, les DAKOTA de Douglas, les T-33 (Lockheed) et F-86 (General Dynamics) fabriqués sous contrats par Canadair, les CHIPMUNK, les C-119 FLYING-BOXCAR, les CANSO, les MITCHELL, les LANCASTER, et maintenant les CF-100 d'AVRO. Ce ne sera pas ici que le travail manquera. Dès demain je dois mettre la main au boulot comme si j'étais là depuis toujours. En cette première journée je ferai l'allée retour jusqu'à North Bay en EXPEDITOR en compagnie de F/O Ratcliffe. Le lendemain, sans plus d'avertissement, je dois me rendre à Winnipeg en DAKOTA pour y cueillir un CF-100 III et l'emmener à Trenton pour sa révision. À une vitesse moyenne de 100 miles à l'heure, face au vent, nous prenons la journée pour nous y rendre alors que le retour en CF se fera en deux heures et vingt le lendemain. À mon arrivée à Trenton en compagnie de F/O Al MacGillivray la piste est transformée en patinoire sous la pluie verglassante accompagnée d'un vent transversal qui nous obligent

à nous immobiliser sur la piste et à demander l'aide d'un tracteur pour touer l'avion jusqu'au parc de stationnement. L'emprise des pneus sur la glace était incapable de contrer l'effet du vent sur l'empennage de l'avion. C'était du moins l'opinion du capitaine à bord, Al.

Le vingt-deux décembre marqua mon premier vol à Trenton comme capitaine. Test en vol d'un CF-100 MkV suite à une révision de 400 heures en compagnie de LAC (Leading AirCraftman) Cox. Notre rôle étant de remplacer celui du manufacturier, les tests doivent se faire en rapport aux DESIGN LIMITS et non plus aux OPERATING LIMITS comme je le faisais à St-Hubert, les limites opérationnelles étant toujours plus basses que celles établies pour le constructeur. En fait, quel qu'en soit la raison, tous les tests deviennent des tests d'acceptation de l'appareil, fut-il juste sorti de son assemblage original ou d'une révision mineure ou majeure.

TEST D'ACCEPTATION DU CF-100

Vérification Externe:

Examen complet de l'assemblage des panneaux extérieurs donnant accès aux composantes internes de l'appareil. Examen des pneus, freins, train d'atterrissage, jambes télescopiques/hydrauliques, pressions des réserves pour leur extension et celle des volets, inspection des prises d'air de l'instrumentation, des surfaces des commandes, des phares de position et d'atterrissage, des turbines et compresseurs des deux moteurs, des antennes radio et radar, fonction

nement du CANOPY à partir des commandes externes, des couvercles de réservoirs d'essence, d'huiles et d'alcool pour dégivrer. Avant de s'installer à bord, vérification complète des sièges éjectables pour s'assurer que toutes les composantes sont correctes.

Vérifications avant de décoller:

Une fois monté à bord, vérification du siège: ajustements vertical et horizontal, courroies du parachute et du siège, connections de la source d'oxygène et de la radio, liberté de mouvement du dossier. Mise sous tension électrique de source extérieure: vérification complète des circuits électriques alimentés par cette source. Démarrage des

turbos: prise en note des conditions de température, révolution, temps durant l'accélération de ceux-ci jusqu'à leur point de roulement au ralenti. Coupure de l'alimentation extérieure. Revérification du tout sous l'alimentation

interne provenant des accumulateurs et des génératrices actionnées par les moteurs. Mise sous tensions des autres systèmes:

radio, radar, convertisseurs, pompes à essence, instruments de bord, etc. Test des différentes combinaisons d'alimentation en carburant des multiples réservoirs à chacun des moteurs en alternance. Vérification des instruments pendant le déplacement de l'avion vers la piste de départ, de l'efficacité des freins, de l'opération des commandes.

Tests en vol:

Poussée des engins au maximum pour le décollage, prise en note de l'heure à la seconde près, des pressions, températures et révolutions des réacteurs ainsi que les températures

et pressions de l'air ambiant extérieur et intérieur à la cabine au départ et, ainsi de suite, à tous les 5,000 pieds d'altitude jusqu'à ce que 50,000 pieds soient atteints (45,000 sur MkIV et MkIII). Une fois à cette altitude, pousser l'avion à sa vitesse maximum, noter toute divergence de la normale sur les commandes et la stabilité causée à l'approche du mur du son. Moteurs au ralenti, vérifier le maintien de la pression de la cabine et de la génération de courant électrique. SLAM CHECK ou 'poussée des moteurs du ralenti à leur maximum par le mouvement instantané des accélérateurs du point mort au point maximum': prise en note du temps à obtenir plein pouvoir, de la température maximum atteinte en court de route, de la puissance atteinte.

Plongée abrupte jusqu'à 35,000 pieds: vérification des freins de plongée aérodynamiques.

À 35,000 pieds, arrêt complet des deux réacteurs. Redémarrage des moteurs pour vérifier le système de démarrage d'urgence. Piquée verticale de 35,000 à 3,000 pieds en atteignant Mach 9.2 pour au moins 10 secondes suivie d'un redressement infligeant entre six et sept G à l'enveloppe pour en vérifier l'intégrité. Maintenir un minimum de six cent noeuds pendant 4 minutes à cette altitude et redresser à plein régime jusqu'à 10,000 pieds. Noter à cette altitude les vitesses de dérapage CLEAN (tout entré) et

DIRTY (tout sorti: train d'atterrissage, volets, freins de plongée). Désengagement des servocommandes et réengagement suite à des manoeuvres légères. Dix minutes de mouvements acrobatiques incluant boucles, tonneaux, vrilles, etc.

Retour à la base:

Approche normale et atterrissage tout en notant les problèmes possibles de communication radiophonique, de dégivrage, de stabilité, etc. Atterrissage et vérification des freins, des volets et de la commande de la roue avant. Une fois stationné sur le parc, revérification totale de l'extérieur de l'avion suite aux tests et annotations des anomalies détectées (déchirure de l'enveloppe, torsion des commandes, des ailes, du gouvernail, etc.)

Conclusions:

Tout appareil ayant subi ces tests avec succès est prêt à servir sur l'escadrille où les limites sont établies à 15% de moins que sur ceux-ci.

24 DÉCEMBRE 1958 - VEILLE DE NOËL

Je pars ce matin à bord d'un CF-100 pour le livrer à Bagotville. Je reviendrai à bord d'un autre que je livrerai à Malton, (Toronto), Ontario. De là, à bord d'un EXPEDITOR, je reviens à Trenton juste à temps pour y prendre un CF-100 et aller le livrer à St-Hubert. En tout, huit heures 'd'ouvrage' dont quatre heures et quart de vol. Je passe Noël chez-moi à Longueuil, tout près, pour reprendre ensuite un CF-100 à St-Hubert le 30 décembre et le mener à Toronto. De là, j'en prendrai un autre dû pour révisions à Trenton. Le 31 au matin je pars cette fois en auto vers Longueuil pour quelques jours de vacances jusqu'au...

8 JANVIER 1959 - AIR TESTS

Dès mon retour de congé j'ai un test à faire. Tel que décrit plus haut, je procède à toutes les vérifications d'usage. Ce ne sera qu'à mon retour, lors de la vérification finale que je me rendrai compte qu'un des ailerons est sur le point de se détacher de l'aile. Il n'avait été ancré qu'à un bout et je me demande toujours comment il a pu résister aux tests aériens sans se détacher complètement.

L'officier en charge de la révision des avions (F/L Pingle) déclenche une enquête visant à trouver le coupable de cette erreur. Je parviens à l'en dissuader pendant qu'il essaye de se faire 'pardonner' en me payant les DRINKS au bar ce soir-là. "L'erreur est humaine, et tu risques probablement de perdre un de tes meilleurs mécaniciens" lui disje. Mon rôle comme pilote d'essais est d'identifier ces erreurs et j'en suis conscient. Autrement, pourquoi suis-je là? Le lendemain, ce même avion passe son test et je le livre à sa destination: aéroport de l'Ancienne Lorette, Québec. Notre MITCHELL me ramène à Trenton. Le lendemain, prise de livraison d'un CF-100 neuf à Toronto pour le livrer à Ottawa. Le 12 janvier, premier voyage comme second pilote d'un DC-3 DAKOTA de Saint-Jean, Québec à Trenton. Le 13, en CF-100 jusqu'à Lethbridge, Alberta, aux pieds des Rocheuses via Kinross, Michigan et Portage-La-Prairie, Manitoba. Durée du voyage: 6 heures. Retour en DAKOTA, durée: 2 jours!

23 JANVIER 1959 - RETOUR au HARVARD

Aujourd'hui je 'réapprends' à voler le HARVARD à bord duquel je n'ai pas monté depuis mon départ de Moose-Jaw le sept avril 1955: quatre ans déjà! Après deux courtes envolées avec Lester Craven, ex-instructeur sur ce type, il me considère capable de me débrouiller seul. Ce ne sera cependant que le 20 février prochain que j'en piloterai un, 'seul' à bord. Entre-temps les tests des CF-100 se succèdent et leur transport continue de Trenton à Toronto, de Toronto à Trenton, de Trenton à North Bay. Le 2 février, départ de Trenton en DAKOTA, arrêts à Lakehead et à Régina où nous passons la nuit, huit heures et demie après notre départ de Trenton. Le lendemain, de Régina à Lethbridge: plus de douze heures de vol. De retour à Winnipeg le 4, je prends un CF-100 pour le livrer à Cold Lake, 300 miles au nord de Lethbridge mais dans le quart du temps pris en DAKOTA. Retour en NORTH STAR comme passager et arrivée à Trenton deux jours plus tard...

Le 11 février, un CF-100 de St-Hubert à Toronto. Le 12, vol d'essai. Le 16, Trenton-Ottawa avec un et retour avec un autre. Le 17, début de mon entraînement sur EXPEDITOR avec Dave Royer comme instructeur: deux jours plus tard je pars seul aux commandes.

20 FÉVRIER 1959 -BLACK FRIDAY

Mon retour au HARVARD se fera à bord d'un de ces oiseaux prêté à la marine et que je devrai transporter de Toronto à Trenton sans radio, en vol de formation avec un EXPEDITOR: cet appareil demeurera toujours le même ne laissant aucun moment de répit à son pilote...

Ironie du sort, je suis à Toronto à bord d'une relique (ce HARVARD) au même moment que la hache de Deifenbaker tue l'avion de l'avenir, l'ARROW (CF-105) et, du même coup, l'industrie aéronautique canadienne. Ce jour qualifié de BLACK FRIDAY (vendredi noir, de deuil) porte bien son nom car il met fin à l'indépendance canadienne dans ce domaine et l'assujettit irrévocablement à son BIG BROTHER du sud, l'oncle Sam. Personne ne veut y croire si invraisemblable cela est: déjà six avions sont terminés dont cinq ont déjà volé et ont prouvé l'exceptionnelle avance technologique qu'ils représentent. Je reviendrai sur ce sujet plus tard car j'ai bien l'intention de consacrer une bonne partie d'un autre ouvrage à cette erreur plus tragique qu'historique. Cette décision de 'mon' gouvernement m'amena à réviser ma propre position: 'est-ce pour protéger tant de stupidité que je risque ma vie?' Eh! Bien, non. Je retirerai donc ma demande de poursuivre ma carrière dans les forces armées pour m'en retirer à la fin du présent engagement venant à terme dans un an, quasiment jour pour jour.

La première semaine de mars me verra aux prises avec l'EXPEDITOR à tous les jours. De Trenton à Chatham, Nouveau-Brunswick et retour à Trenton. De St-Hubert à Kinross, Michigan et de là, à Lakehead et Winnipeg pour ensuite revenir à Trenton. Vingt-sept heures de vol de nuit et de jour en cinq journées: c'est là plus que la moyenne

mensuelle sur l'escadrille (en nombre d'heures, certes, mais non en distance!).

10 MARS 1959 - RETOUR au T-33

F/L Lambros me donne le test réglementaire sur T-33 que je n'ai touché depuis le 4 novembre 1958, avant mon départ de St-Hubert. Pendant trois jours je ne volerai que sur T-BIRD en vue du renouvellement de mon GREEN TICKET tout en les déplaçant d'une base à l'autre. Trenton-Chatham. Chatham-Trenton. Trenton-St-Hubert. St-

Hubert-Trenton. Etc.

Le 23, je teste un CF-100 équipé de réservoirs à essence de bout d'aile (292 gallons additionnels chacun) que je mènerai le lendemain à Cold Lake: chargé au maximum (1700 gallons) j'entreprends ce voyage sans escale d'une durée de quatre heures et quinze minutes. Sitôt arrivé à Cold Lake, je fais l'échange de cet avion contre un autre que je dois mener à Lethbridge pour sa mise à la retraite: ce sera le CF-100 numéro 114. Après un lunch rapide à cet endroit, je troque mes équipements de CF-100 pour ceux du T33 que je traîne avec moi depuis mon départ de Trenton et, après avoir enregistré mon plan de vol, reprends l'air avec un T-33 pour le chemin du retour. Prochain arrêt: Lakehead dans deux heures et demie. Avec le décalage horaire, ici il fait nuit et l'heure du souper est passée. Un sandwich et un café feront l'affaire pendant qu'on fait le plein d'essence. À huit heures ce soir-là je serai de retour à Trenton. J'aurai parcouru près de 4,500 miles en moins de neuf heures de vol ayant cependant nécessité pas moins de quatre heures de préparation pour son exécution. Les conditions atmosphériques furent favorables tout au long du trajet bien que les températures atteignent quarante-cinq sous zéro (F) sur terre et quatre-vingt sous zéro en altitude. Preuves que l'hiver n'est pas encore terminé.

À chaque voyage que je fais à Toronto (Malton), la rage monte en moi: les carcasses des CF-105 deviennent de moins en moins reconnaissables à mesure qu'elles passent sous la torche des démolisseurs. Vision atroce qui déchire le coeur. Quel contraste aussi. Il y a peu de temps des milliers de gens travaillaient fébrilement à la construction de ces mêmes appareils résultats d'années d'efforts collectifs, leur chef-d'oeuvre, quoi! Aujourd'hui, où sont-ils? En chômage (vraie économie pour le gouvernement!) tandis que les concepteurs, les meneurs de projets, deviennent la proie facile des constructeurs étrangers ayant ouvert leur bureau d'emploi sur les lieux mêmes du désastre...

J'ai peine à passer sous silence mes impressions même si j'ai promis d'y revenir dans une suite à ce document. Moins d'un an à résumer et nous y serons, peut-être...

Je crois avoir fourni suffisamment d'explications précédemment pour donner l'idée de l'emploi 'ordinaire' du temps et de ce

que je qualifierai de routinier, ici, à Trenton: tests des CF-100 après révisions majeures, transports et déplacements d'avions de types variés d'une base à une autre, etc. Je ne décrirai plus que les exceptions à cette règle de base.

7 MAI 1959 - DÉPLACEMENT MASSIF

Suite à la fermeture de la base d'entraînement de Penhold, Alberta, nous devons redistribuer une trentaine d'HARVARD. Certains de ceux-ci resteront dans l'ouest tandis que la majorité sera ramenée à Trenton. Cette 'opération' mobilisera toute

l'équipe des pilotes plus un minimum de mécanos devant assurer les réparations d'urgence en chemin. Le HARVARD, en principe, a déjà atteint l'âge de la retraite il y a plus d'un an. La traversée du Canada peut être le 'coup de grâce' pour eux, car rares sont ceux qui, au court de leur existence, ont fait si long voyage depuis le premier mois de leur vie.

La vingtaine de pilotes regroupés pour cet événement se vaut d'être analysée. Dénominateur commun: tous ont fait leur entraînement de pilote sur ce type d'avion. Collectivement le groupe représente plus d'un siècle d'expérience en pilotage aussi unique que variée. Du vétéran de la deuxième grande guerre s'étant 'recyclé', au volontaire de la guerre de Corée (MUSTANG), du garde-côte (CATALINA, CANSO), du transport de troupe (DAKOTA, NORTH STAR), du bombardier (MITCHELL, LANCASTER), des professeurs (HARVARD, EXPEDITOR), et finalement, le JET-SET (T-33, F-86 et CF-100) tout y est... Les trous de mémoire aussi! Chacun se consulte: le HARVARD, ça marche comment déjà? Partie de plaisir inoubliable sujet de WAR STORIES plus marquantes que les vraies.

Le trajet du retour fait en six 'sauts', trois par jour en deux jours, est la première occasion depuis mon arrivée il y a six mois, de nous connaître en tant que groupe. Chacun avec sa spécialité, personne ne portait attention à son voisin précédemment. Le 'dénominateur commun' si précaire et insignifiant fut-il, accomplit le miracle. Résultat net, moins d'un mois plus tard, un party mixte réunit tout ce monde et remporte un succès monstre. "Une étincelle bien placée vaut mieux qu'une bombe en plein désert".

28 MAI 1959 - CRASH LANDING

L'aéroport de Lakehead, maintes fois mentionné à date, est un poste de relais en route vers l'ouest canadien ainsi que pour le retour. Pour le pilote averti, cette base ne présente aucun problème. La piste, plutôt courte, est adéquate bien que par temps chaud nous savons qu'aucun arrêt ne doit être fait sur l'asphalte mais, seulement, sur les bouts en ciment. (Les petites roues des jets s'enfoncent dans l'asphalte chaude). Comme il fallait s'y attendre, un novice non-averti devant y faire un atterrissage d'urgence suite à une panne d'essence se voit obligé d'abandonner son bolide pour des raisons toutes autres qu'il n'a jamais imaginées. Suite à l'atterrissage très bien réussi, on fait le plein de son avion. Il ne restait qu'à reprendre l'air et à continuer sa route. Mais l'avion chargée de carburant et la piste chauffée au soleil s'acharnent à le garder au sol. Une des roues principales s'enfonce dans la piste molle sous le poids et le pilote dans un effort pour s'en sortir applique la force brutale de l'un des moteurs. Résultats: sous la force de poussée du moteur la jambe de la roue embourbée se fracture et le poids de l'avion tombant sur l'aile du même côté entraîne le bris de cette aile.

Appelés à la rescousse, nos techniciens viennent effectuer sur place le remplacement de cette aile et des pièces endommagées. Reste à sortir le bolide de cet aéroport et de l'amener à Trenton pour compléter ses réparations, Lakehead n'ayant pas les facilités nécessaires pour compléter ces dernières. Je pars de Trenton en T-33 avec Al MacGillivray qui me laisse à Lakehead pour ramener le handicapé. Suite à des réparations majeures de ce genre, l'instrumentation de l'appareil se doit d'être recalibrée: une vérification sommaire indique que des ajustements majeurs sont requis. Par contre, Lakehead n'a

pas les facilités requises à cette opération. F/L Pingle qui a supervisé les réparations sera mon passager (sinon mon otage) et m'assure qu'en dehors l'instrumentation, les réparations ont été bien faites. Fort de cette affirmation supportée par sa présence à bord, nous décidons d'entreprendre le voyage vers Trenton après un court test local.

Nous nous empressons de partir de façon à être à Trenton avant la nuit. Une fois en route le temps devient de plus en plus

nuageux et, en plus de savoir que les instruments de bord ne fonctionnent pas correctement, nous réalisons que la portée de la radio est moindre que la moitié de la portée normale. Nous naviguons à l'aide de la position de la lune et du reflet de l'éclairage des villes sous les nuages. Toronto, facilement identifiable par sa grosseur, est notre point de repère principal. Après une heure et demie de vol je sais que je survole les environs de Trenton, cependant je ne puis entrer en communication avec eux. Seule alternative disponible: trouver un 'trou' dans la couverture nuageuse pour se glisser sous cette dernière et poursuivre notre approche en contact visuel avec le sol. Trou introuvable. Je décide de plonger au travers des nuages en un point où leur épaisseur me semble la plus mince tout en étant suffisamment éloigné des routes aériennes, réduisant ainsi les risques de collision au minimum. Je suis maintenant à trois milles pieds du sol, sous les nuages, mais à cette basse altitude notre position devient beaucoup plus difficile à établir: le flair compte beaucoup plus qu'autre chose.

Finalement nous identifions sans contredit notre base d'attache et, à cinq miles de distance parvenons à communiquer avec elle par radio. De là, plus d'inquiétude pour entrer au bercail. Mon ami Pingle, tout fier d'être rendu sain et sauf, me donne rendezvous au MESS pour un cocktail de 'reconnaissance' et où il se chargera de raconter à qui voudra bien l'entendre, les péripéties de ce voyage...

JUIN 1959 - NOUVEAU RECORD

Ce mois-ci, en quarante-quatre sorties, j'accumule soixante-cinq heures et trente-cinq minutes de vol réparties comme suit: 7 heures sur T-33, 26 heures sur CF100, 6:45 heures sur DAKOTA, 24:20 heures sur EXPEDITOR et une heure trente sur un nouveau venu sur ma liste, le CHIPMUNK. Ce total pour le mois abaisse mon record précédent de cinquante-sept heures vingt minutes établi en mai 1956 à Cold Lake en trente-quatre sorties, sur jets seulement.

JUILLET 1959 - PLAN COLOMBO

Nous venons de recevoir un 'contrat' des plus intéressants. La participation du Canada au plan Colombo comporte, entre autre, le cadeau d'un certain nombre de T-33 à nos pays alliés les plus démunis. Nous avons la responsabilité de livrer ces appareils. Ce mois-ci sera principalement dévoué à la

préparation en vue de cette opération d'envergure.

La première phase consiste à sortir les T-BIRD des 'boules à mites' et de les remettre en état de voler. Chaque avion demandera quatre ou cinq vols d'essai entre-coupés de mises au point avant d'être acceptés. Faisant aussi partie de cette phase, les pilotes doivent pratiquer les vols en formation qu'ils ont délaissés depuis passablement de temps. Je ne saurais dire combien de T-33 furent fabriqués au Canada au cours des années mais, dans ma carrière de pilote, j'ai volé sur le 649e le 4 mai dernier. Le 29 juillet

je pilote le 21e de la série, le plus vieux à me passer entre les mains...

10 AOÛT 1959 -PREMIÈRE TRAVERSÉE

Ce matin, à cinq heures, un NORTH STAR décolle avec, à son bord, une dizaine de mécanos spécialisés sur les multiples systèmes du T-33, en plus d'un inventaire de pièces de rechange. Sa destination: Goose Bay au Labrador. Vers dix heures, douze T33 décollent à leur tour par groupes de quatre vers la même destination que nous atteignons une bonne heure avant le NORTH STAR. L'après-midi, pendant que les mécanos feront les retouches nécessaires à nos zincs, nous, les pilotes, passerons au BRIEFFING pour la traversée: départ à neuf heures demain matin vers Sondre-Stromfjord, Groenland où nous ferons le plein pour repartir immédiatement vers Keflavik, Islande où nous passerons la nuit. De son côté le NORTH STAR et sa cargaison partiront à quatre heures le matin pour se rendre directement à Keflavik où il devrait arriver avant nous pour nous y accueillir. Les mécanos feront les révisions nécessaires en prévision de notre départ, le lendemain matin, vers Prestwick, Écosse. Arrêt de deux jours à cet endroit permettant au North Star de nous y rejoindre et à son équipe de mécaniciens de mettre la touche finale aux appareils avant que nous les menions à leurs destinations finales.

11 AOÛT 1959 SONDRSTROMFJORD KEFLAVIK

Debout à sept heures, nous déjeunons

et à huit heures nous arrivons au FLIGHT où nous endossons nos costumes hydrofuges conçus spécialement pour nous protéger advenant que nous dussions abandonner l'avion et sauter à la mer... Protection approximative de trente minutes avant de geler!

À neuf heures les premiers engins se mettent en marche. Ce premier pas de plus de mille miles au-dessus de l'océan en monomoteur est assisté par deux bateaux placés sur notre route pour nous guider en transmettant chacun un code convenu à l'avance et que nous pouvons percevoir. L'approche à Sondre-Stromf est particulière: nous devons premièrement briser notre formation pour nous en approcher à cinq minutes d'intervalle. La piste est au fond d'un FJORD, de longueur restreinte et entourée de rochers escarpés à l'exception de son embouchure par le fjord. Une couche de nuages couvre la côte ouest du Groenland et nous devons descendre à basse altitude au-dessus de l'océan pour ne pas manquer la côte visuellement. Aucun radar ou aide à l'approche existe à part un poste émetteur de faible portée. À première vue la côte dentelée offre plusieurs 'portes d'entrée': laquelle prendre? À force d'examen et de comparaison avec la carte je finis par identifier la bonne (du moins je l'espère). Je m'engage dans ce tunnel sinueux, entre deux murailles de roc solide et de glaciers qui se rétrécit au fur et à mesure qu'on y pénètre, pendant que le niveau du sol monte en même temps que le plafond de nuages descend. Tour à gauche. Tour à droite. À gauche. Et à droite. Voilà la piste. Droit devant avec un mur de roc à son extrémité! Roues, freins de plongée et volets baissés. Gaz coupés. Et on y est. Il ne reste plus qu'à freiner sur un pavé partiellement recouvert de neige! (Sommes-nous vraiment le 11 août?) Tout s'est passé si vite qu'on a peine à y croire...

Cette base n'en est réellement pas une! Elle est opérée par les américains et n'est active qu'en occasions comme celle-ci. En autre temps, elle est déserte et abandon-

née. En plus de la piste et du parc de stationnement, qui ne peut accepter que huit avions de la taille du T-33 à la fois, il y a une bâtisse d'environ 30 pieds sur 40 servant d'abri. Un poste émetteur est le seul contact avec l'extérieur. Cet 'extérieur' n'existe que lorsqu'un avion ou bateau passe dans un rayon de cinquante miles de l'endroit, événement très

rare. Tout sur place est transporté par avion, seul moyen d'accès. Le plein d'essence de nos avions se fait à partir de barils roulés près des appareils et desquels le carburant est pompé à la main. Nous avons hâte de sortir d'ici, tout comme la poignée d'américains qui s'y trouve. Mais en sortir est plus risqué que d'y entrer, comme je m'en rends compte vite: le décollage se fait en nous élançant vers le mur de roc et, dès l'avion en vol, on oblique de vingt-cinq degrés vers la gauche pour l'éviter et, dans les nuages, à l'aveuglette, on maintient ce cap tout en montant jusqu'à la sortie des nuages. Une panne de moteur est sans pardon... Par contre, on nous assure qu'en suivant ces instructions les rochers environnants seront évités. Eh! Bien, allons-y et à la grâce de Dieu!...

Ça marche! Me voilà au-dessus des nuages avec, de chaque côté, la cime des rochers recouverts de glace éternelle. Il ne me reste plus qu'à prendre la direction qui me mènera à Keflavik. Bien que nous ne soyons pas autorisés à sortir des limites de la base, celle-ci est de loin plus 'civilisée' que la dernière. D'ailleurs nous n'y sommes que pour passer la nuit. Du moins c'est ce que nous pensons, mais il en sera autrement! Le mauvais temps, principalement le brouillard nous clouera au sol et nous devons remettre notre départ au 13 août. Suite à un décollage matinal nous nous retrouvons enfin à Prestwick en Écosse vers 10:00 heures après un peu plus de deux heures et trente minutes de vol. Le ciel est dégagé et la nature flamboyante: congé de 48 heures pendant la mise au point des appareils. J'en profite pour visiter les environs et faire connaissance avec les gens du pays. Accueil chaleureux, hospitalité remarquable!

Nous ne laissons l'endroit qu'avec l'espoir d'y revenir bientôt pour en pousser plus loin son exploration. Entre temps...

15 AOÛT 1959 - PRESTWICK -
BADENSOELLINGEN

En moins de deux heures et demie nous laissons l'Écosse, traversons l'Angleterre de nord en sud, enjambons la Manche, survolons une partie de la France, la Belgique et le Luxembourg et une bonne partie de l'Allemagne. Ici, les pays passent plus vite que les villes chez nous! Comment naviguer à haute vitesse dans cet environnement miniature? Il y a des aéroports partout! Lequel devons-nous choisir? Comble de malheur mon LEADER me fait signe de prendre

sa place car sa radio ne fonctionne plus... Me voilà dans de beaux draps. Où sommes-nous? Je sais que nous sommes tout près de notre destination et, maintenant, à basse altitude j'ai au moins trois aérodromes en vue! Lequel choisir? Mon leader reprend la tête pour nous indiquer lequel prendre (ce n'est pas sa première visite, cela se voit). Une fois 'pointé' j'emmène notre équipe à bon port, semble-t-il...

Nous avons atteint la destination de cette première livraison. Nous profitons de deux jours de répit pour visiter rapidement les environs avant de prendre l'autobus qui nous conduira à Marville en France d'où nous prendrons le chemin du retour à bord du North Star qui nous accompagna jusqu'à Prestwick. Cette région de l'Allemagne, théâtre des pires engagements de la dernière guerre, ne laisse voir aucun vestige de ces jours d'enfer. Bien au contraire: tout y est accueillant, jeune, propre et plein de vie

flet d'un peuple fier et logique dont le regard s'est tourné vers l'avenir pour effacer le passé. Quel contraste nous attend une fois la frontière franco-germanique traversée! D'autoroutes modernes nous aboutissons sur des sentiers. Les fermes délabrées, malpropres défilent sous nos yeux. C'est à se demander qui furent les vainqueurs et les vaincus! Alors que nos hôtes canadiens de Baden avaient des difficultés à établir un programme pour nos deux jours chez eux à cause d'un séjour si court, nos compatriotes de Marville ne trouvent rien de mieux pour notre demi-journée chez eux qu'une visite au Luxembourg, hors des frontières de la France! Il semble ressortir que Paris est la France et que sans Paris la France n'est rien...

Le trajet du retour se fait avec escales aux îles Açores et à Gander, Terre-Neuve en trois jours, ou presque...

1er SEPTEMBRE 1959 - DEUXIÈME
TRAVERSÉE

De retour à Trenton nous nous engageons dans le deuxième cycle semblable au premier le 24 août. Le 30e T-BIRD fabriqué au Canada sera mien à vérifier et à livrer en Turquie. Le scénario des différentes traversées demeure le même. Seules les conditions atmosphériques ou mécaniques en affectent le déroulement. En cette deuxième répétition je largue un coéquipier à Ottawa en route de Trenton vers Goose Bay, voyageant ainsi

hors-formation. Forts de notre première expérience le trajet devient routine. Le fait d'être forcés à perdre deux jours à Keflavik au cinéma à cause du mauvais temps au lieu de la belle Écosse ne change en rien le but de la mission.

9 SEPTEMBRE 1959 BADENSOELLINGEN
- MALTE

Notre destination est la Turquie. Le trajet de Baden à ESKISHEHR en ligne droite aurait pu se faire d'un saut mais pas ici en Europe. Pourquoi? Eh bien, cette route partant d'Allemagne survolerait la Suisse, l'Autriche, l'Italie, la Yougoslavie, l'Albanie et la Grèce avant d'atteindre la Turquie. La Suisse neutre voit de mauvais oeil le survol de son territoire par les avions militaires quels qu'ils soient, armés ou pas. Sa réaction serait d'ordre diplomatique et non militaire, à éviter de toute façon. L'Italie se défendra contre toute violation de son espace aérien qu'elle n'aura pas approuvée, et elle n'aprouve pas le passage de notre armada de douze chasseurs et nous en sommes très bien informés sous peine de représailles militaires! Est-il nécessaire de parler des pays faisant partie du bloc communiste? Mieux vaut s'en tenir loin surtout sans moyen de défense et au risque de déclencher un conflit mondial... En fin, que la Grèce et la Turquie soient 'de notre bord' ne signifie pas pour autant qu'elles soient devenues 'bonnes amies' pour cela. Bien au contraire! Elles sont encore et demeureront probablement toujours ouvertement ennemies jurées...

C'est donc pour ces raisons d'AMITIÉ que nous devons calculer avec précision notre chemin, en évitant toute violation de corridors aériens, respectant les limites territoriales et maritimes de chacun. Donc pour aller au sud-est nous partons vers l'ouest pour rejoindre la France, obliquer vers le sud pour atteindre la Méditerranée près de Marseille et, continuant vers le sud, éviter la Sardaigne italienne sans toutefois rejoindre l'Afrique, puis se faufiler entre cette dernière et la Sicile pour se poser sur l'île de Malte, possession britannique, que nous atteignons après deux heures trente d'intense attention à notre navigation. La base de Malte possède une piste d'atterrissage que je qualifierais d'unique en son genre. Premièrement ses deux bouts aboutissent à la mer. De plus elle est bâtie sur une surface arrondie, comme sur une sphère, qui fait que d'un bout on ne voit que la moitié de sa longueur et ne pouvons

évaluer la distance qu'il nous reste soit pour atterrir, soit pour décoller. Les avions qui nous précèdent disparaissent sans que l'on sache ce qu'il advient d'eux! Cette situation ne sera cependant cause d'aucun accident, seulement d'arrêt cardiaque temporaire chez chacun de nous non-initiés. Comme nous avons jusqu'à demain pour nous en remettre ceci est vite oublié alors qu'on se met à la recherche du meilleur restaurant des environs!

10 SEPTEMBRE 1959 MALTE ESKISHEHR

Ce matin pendant la préparation de notre plan de vol nous faisons connaissance avec des membres de l'escadrille anglaise de l'endroit. Ils sont équipés de bombardiers CANBERRA et font sensiblement un travail similaire à celui que je faisais durant mon stage à St-Hubert. Ils décolleront tout juste devant nous tantôt. La fin de notre route aujourd'hui sera notre unique problème car les trois quarts du chemin nous feront vers l'est en pleine Méditerranée jusqu'au point où nous devons encore se faufiler cette fois entre les îles grecques pour atteindre la Turquie. Deux heures de sol à sol et nous voici accueillis en grandes pompes. Il est vrai que nous venons livrer un cadeau de valeur appréciable bien que nous ne méritons pas personnellement tous ces honneurs. Il faut tout de même dire qu'il nous faut être sur nos gardes. Car, lors du banquet, les mets et boissons offerts étant de composition si différente des nôtres qu'il faut se méfier de leur impact sur nos estomacs nord-américains. Le meilleur hôtel de l'endroit est mis à notre disposition pour la nuit: par chance! Car il est bien 'ordinaire' selon nos standards...

Le lendemain nous entreprenons le chemin du retour à bord de notre bon vieux North Star. Premier arrêt à Naples en Italie où nous passons deux nuits, ce qui veut dire une journée complète pour visiter. Ici, les extrêmes se côtoient, NOTHING IN BETWEEN semble-t-il: le vieux et le moderne, le pauvre et le riche, les ruines et la splendeur. Notre allure de touriste n'est pas de tout repos et il est risqué de circuler seul. La sollicitation est intense et varie avec l'heure: des enfants aux PICK-POCKETS, des PIMPS aux MAFIOSI, tout y est! Les uns en compétition contre les autres, en défense de leur territoire, et tout ceci à nos dépens. Deux yeux ne suffisent plus à prévoir l'attaque. Deux mains ne sont pas suffisantes pour protéger notre propriété. On ne sait

plus à qui se fier. Les chauffeurs de taxis font partie du réseau, la police a perdu le contrôle et semble complètement débordée et impuissante!

Nous entrons dans le jeu en les imitant. Seule solution plausible dans les circonstances: nous offrons mieux à la meilleure offre et éloignons ainsi de nous la compétition! Du même coup nous attirons le respect qui nous ouvre les portes de façon plus normale. Le BLUFF disparaît et le mot se répand rapidement. Par chance nous ne sommes ici que pour peu de temps! Somme toute, nous finissons par bien rire et nous amuser de cette expérience.

De Naples aux Açores, Terre-Neuve et Trenton où nous reprenons le 14 septembre la préparation de notre troisième traversée: destination Lisbonne, Portugal. Départ de Trenton le 22 septembre j'atteins Marville en France le 30 suite à un arrêt de deux jours

à Prestwick en Écosse qui m'a permis de voir Glasgow et Dunfermline ayant ainsi traversé l'Écosse de l'Atlantique à la Mer du Nord. Je

fais la location d'une voiture pour ce faire. Tout est à l'envers: conduite à droite, du mauvais côté de la route. Pas surprenant que l'on puisse traverser ce pays aller et retour FROM COAST TO COAST en moins de deux jours avec suffisamment de temps pour visiter et prendre une bonne nuit de sommeil. Allez donc en faire autant au Canada!

2 OCTOBRE 1959 MARVILLE - LISBOA

En ce début d'octobre il me faut remarquer que nous sommes choyés par une température très clémente cette année. Il me semble avoir fait beau partout où je fus depuis quelques mois. Encore aujourd'hui nous voyagerons par ciel clair et doux.

Le voyage Marville-Lisbonne n'a rien de particulier en soi si ce n'est du survol de l'Espagne une fois les Pyrénées franchies. Devrons-nous contourner celles-ci en survolant l'Atlantique et ainsi doubler la distance qui nous sépare de notre destination? Il semblerait que oui! Les Portugais et Espagnols, sans être tout-à-fait comparables aux Turques et aux Grecs, cultivent toujours leur traditionnelle haine réciproque. Aucune base canadienne n'existe en Espagne, par contre nos amis des États-Unis assurent sa protection. En entente avec ces derniers et sous le couvert d'une pratique pour leur bénéfice, ils obtiendront des autorités espagnoles le droit de nous intercepter au-dessus de

leur territoire sans toutefois spécifier que nous sommes canadiens et, surtout, que nous allons faire cadeau de nos appareils au Portugal.

Les bases américaines en question ont été tout récemment équipées des nouveaux chasseurs F-100 SUPER-SABRE. Ils savent que nous pilotons des T-33. Ce qu'ils ne savent pas c'est que le T-33 canadien est différent de celui qu'ils connaissent étant motorisé par un turbo de Rolls-Royce beaucoup plus puissant que celui utilisé sur modèle américain: résultats nets, notre vitesse de croisière est plus élevée à 38,000 pieds d'altitude qu'eux peuvent espérer atteindre à moins de 30,000 pieds.

Nous nous étions entendus à être une proie facile qui n'essayerait pas de se défendre, maintiendrait son cap et sa 'vitesse de croisière'. Nous sommes anxieux de faire la rencontre de nos 'agresseurs' tout en riant dans notre barbe. Nous écoutons les conversations radiophoniques entre pilotes et opérateurs de radar comme ils s'approchent de nous. Ils vont tomber dans le panneau! En doutant des directives reçues par radar de notre position ils se présentent à 30,000 pieds au lieu des 38,000 où nous sommes, car pour eux un T-33 ne vole plus passé 30,000 pieds. Réalisant leur erreur, ils essaient de se reprendre en utilisant la post-combustion pour gagner rapidement de l'altitude mais doivent renoncer par manque de carburant. Un seul, qui parvient à nous approcher suffisamment pour être vu, n'atteint jamais la position nécessaire pour être considéré 'dangereux' devant, lui aussi, abandonner faute d'essence. Nous nous posons à Lisbonne peu avant midi et sommes accueillis comme des rois. Après un repas succulent nous sommes conduits à l'hôtel MUNDIAL, tout neuf et ouvert prématurément en notre honneur. Comme nous serons ici pour près de trois jours nous nous établissons un programme touristique: boîtes de nuit, concert, corrida, boîtes à chanson, visite de forts et musées, restaurants, boutiques, etc. Le dollar vaut une fortune. Nous en profitons! Finalement, le 5 octobre nous reprenons le chemin du retour de ce troisième et dernier voyage outre-mer.

NOVEMBRE 1959 - MOIS RECORD

Ce mois marquera un record dans ma carrière pour le total d'heures de vol: 46 envolées

totalisant 67 heures:

- Quatre heures vingt minutes sur HARVARD.
- Vingt-trois heures quarante sur EXPEDITOR.
- Trois heures quinze sur DAKOTA.
- Sept heures cinquante-cinq sur CF-100.
- Vingt-six heures cinquante sur T-33.
- Et, finalement, ma première heure sur l'OTTER de deHavilland .

À l'approche de ma date de 'retraite', je suis porté à évaluer ce que ces quelque six années au sein des forces armées m'ont apporté en tant qu'OFFICIER. Je réalise avoir acquis une expérience peu commune en Leadership, celui-là avec un grand 'L'. J'ai eu d'excellents professeurs en la personne de ceux qui, avant moi, surent atteindre par leur connaissance et leur expertise, les postes supérieurs au mien. Et cela, non pas par 'connections' ni par 'politicailleries' mais par sélection sérieuse basée sur des critères très stricts. Je savais pouvoir avoir confiance totale en mon 'patron' car sa préoccupation première fut de tirer le meilleur de ses hommes par l'exploitation maximum de leurs aptitudes innées et acquises: aucun besoin pour moi de perdre mon temps à me faire valoir à ses yeux (cela serait suspect à ses yeux de toute façon)..

Alors, en autant que tu es mené par de vrais leaders dont l'objectif principal est de maximiser ton potentiel il ne te reste plus que faire de même avec ton propre personnel. Et cela fonctionne joliment! Il n'est ce pendant pas assuré qu'il en soit de même avec mes futurs 'boss'. Espérons tout de même...

Les mois de décembre, janvier et février passeront sans histoire et je mets fin à ma carrière de pilote militaire par une dernière envolée le:

4 M A R S 1 9 6 0

- F I N -