

SUPPLEMENT CARRIERES



Aviation & Pilote

Aviation & Pilote

FORMATION

VOL DE NUIT



EXCLUSIF

CESSNA 182 SKYLANE

G 1000



CONSTRUCTEURS

LES TCHEQUES LET ET ZLIN

TRANSPORT

AIR INTER IVOIRE

**ACHETER
ET VENDRE**
**COTE DE
L'OCCASION**
ET LE PRIX DU NEUF





Rallye aérien international L'aventure au Québec

Le Rallye International du Québec a réuni une trentaine d'équipages pour une grande virée dans l'immensité de la belle Province. Une occasion unique de rassembler pilotes d'avions et d'hélicoptères, Québécois et Canadiens anglophones, Américains et Français passionnés d'aviation et amoureux de leur machine.

PAR JACQUES CALLIES
PHOTOGRAPHIES DE L'AUTEUR

Hé, les gars, vous savez ce qui fait vraiment voler les avions ? Ce n'est pas le talent des pilotes, mais le fric ! En observant Camil Dumont faire pleuvoir les dollars par milliers sur les participants de son rallye, c'est cette fameuse réplique prêtée à Chuck Yeager dans « The Right Stuff » (l'étoffe des héros) qui me vient immédiatement à l'esprit. Tellement cynique, mais si vraie ! Nous sommes à Drummondville, au Québec, dans une tente battue par des vents mauvais et une pluie froide qui n'a

rien d'estivale. Avec leurs tambours et leurs trompettes, de gentils Cadets de la Marine Royale canadienne ont ouvert la cérémonie de clôture du Rallye Aérien International. C'est la fête, comme à chaque étape. Une fois les contacts coupés et les hélices stoppées, les trente équipages engagés dans la course se transforment en gais compagnons, les appétits sont féroces et le vin coule librement. Aujourd'hui, pourtant, l'ambiance est différente. Un peu tristounette car tous, dans quelques heures, repartiront vers un quotidien souvent ordinaire. Finis l'amitié partagée, les grands espaces survolés d'un coup d'aile, ces escales magiques aux noms insolites :

Chibougamau, Baie-Comeau, Pakua-Shipu... En guise de consolation, les équipages se succèdent sur le podium pour recueillir des mains des organisateurs les chèques promis. Stoïques, Camil et son épouse, Catherine Tobenas, gardent le sourire alors que changent de poche en quelques minutes 25 000 dollars. 25 000 dollars canadiens ! Cette somme est extraordinaire quand on sait que des coupes, médailles et souvenirs de pacotille récompensent habituellement les compétitions organisées ici et là. Était-elle nécessaire au succès du rallye ? Là, les points de vue diffèrent entre le diplômé en administration des affaires qu'est Camil Dumont et sa femme



Catherine, ex-hôtesse de l'air, la cheville ouvrière de l'organisation, la « maman » de tous les participants. La douce Catherine croit avant tout en la vertu des navigations et atterrissages de précision, en la magie du tourisme aérien, au charme de l'aviation festive. C'est elle qui a eu l'idée d'organiser en 2001 un premier rallye aérien au sein de l'Association des pilotes de brousse du Québec (APBQ). Mais c'est le pragmatique Camil qui a opté pour l'abandon de l'ambiance bénévolat et saucisses-frites au profit d'un régime supersonique plus professionnel après la deuxième édition de 2002, quitte à sortir la manifestation de la tutelle APBQ. Une association très chère à son cœur de pilote et propriétaire d'avion à flotteurs dont il était vice-président. « *C'était hélas le seul moyen d'accrocher à l'événement des sponsors canadiens de premier plan et d'en faire un événement international majeur.* » Avec 150 000 dollars dépensés et le point d'équilibre atteint du premier coup, notre conseiller en placements de la société Canaccord Capital à Montréal a démontré qu'il était vraiment taillé pour son job !

Fascinant Québec

La vieille Europe n'est pas restée insensible à l'annonce du Rallye Aérien International 2003. Normal, depuis Jacques Cartier, les Français sont dans leur grande majorité fascinés par la beauté des grands espaces québécois et ils ne se font jamais prier lorsque l'occasion se présente de mettre le cap à l'ouest en direction du Canada. Notre rédaction n'échappe pas à cette règle. Visiter des contrées désertiques et sauvages en avion léger apparaît cependant comme un exercice exceptionnel, mais qui se conçoit parfaitement dans le cadre d'une organisation structurée. Aviation & Pilote en a apporté la preuve en organisant en toute sécurité un raid d'une vingtaine d'avions légers au-

dessus de l'Atlantique, de Paris jusqu'à Montréal. Dix ans plus tard, il nous a semblé indispensable d'aller respirer une atmosphère de raid mis sur pied cette fois par de vrais connaisseurs du Canada. Et, pourquoi pas, de parrainer la prochaine édition.

Je débarque en retard et avec regret un lundi soir à Montréal par la navette Air Transat avec l'intention de rattraper le lendemain le rallye du côté de Chibougamau. Il fait malheureusement un temps à ne pas laisser un avion dehors : il pleut, il bruine, les nuages accrochent les lignes à haute tension, les CMB sont noyés dans la couche. Comme les prévisionnistes sont pessimistes, il est hors de question de quitter Montréal en monomoteur comme l'ont proposé les copains. Après réflexion, j'opte pour la location d'un Seneca et d'un instructeur pour ramener l'avion. Notre vol en direction du nord est plaisant et la météo s'avère finalement agréable avec du grand bleu au-dessus d'une couche soudée à 10 000 ft et de rares têtes de congestus que nous évitons soigneusement. À l'arrivée, l'arc DME entrepris se transforme en approche à vue au-dessus de la forêt et des lacs et nous retrouvons le beau temps.



Gagnants de l'épreuve IFR, Marc Charron et son fils de 15 ans, Luc, reçoivent une belle maquette offerte par Bombardier et un chèque avec plein de zéro.

Page de gauche : le CdB Roger Belanger (assis à droite) et son copilote et ami Mario Radermaker se sont avérés être des participants enthousiastes et généreux.

Ci-dessous : vol à bord du R44 de Normand Dubé. L'hélicoptère de Gaston LePage, chantre de l'aviation générale au Québec, n'est pas loin.

Une flotte éclectique

Chibougamau est le point de départ de la route du nord qui mène à la fameuse Baie-James et à Radisson. C'est de là qu'arriveront les concurrents du rallye dans quelques heures. Lorsque je parviens à destination, très en avance





Épreuve d'atterrissage de précision pour le Mooney Ovation de Waren Staples qui a été le meilleur partout et a gagné un beau chèque.

André Turgeon, de l'Ontario, prend la pose devant son superbe Cessna 185 amphibie.

Épreuve de secourisme (d'un réaliste effrayant) à Baie Comeau pour apprendre aux participants à bien réagir devant un accidenté.

Avions et hélicos ont fait bon ménage pendant tout le rallye. L'on aperçoit ici le Beechcraft Sundowner des frères Michel et Yvon Neveu.

sur le reste de la caravane, la ville entière est déjà prête à accueillir les valeureux pilotes. À l'évidence, l'organisation a fait un excellent travail de communication. Les spectateurs sont massés derrière les barrières, les bénévoles sont au garde-à-vous à l'accueil, les personnalités locales concernées, chaleureuses et disponibles. Cette ville amérindienne m'apparaît immédiatement captivante du fait de son mélange de race : Blancs, Inuits et Indiens Crees. L'économie locale repose à la fois sur le tourisme et les importants gisements de cuivre, mais aussi d'or et de diamants du secteur. Bien qu'après avoir occupé 3 000 à 4 000 mineurs venus de partout du temps de la ruée vers le cuivre, ils n'en fassent plus travailler que 200 aujourd'hui. Je passe un excellent moment avec deux prospecteurs amateurs, Christian Claveau, un ancien député du Parti Québécois, et son amie Clémence Tremblay. Une fois le bureau quitté, tous deux vivent des heures paisibles dans cette région qui appelle à la contemplation, à la pêche au Doré et à la prospection amateur. « Vous savez, même si on ne trouve que 10 grammes d'or par tonne, cela reste une distraction très rentable! ».

Les concurrents sont enfin là, les machines soigneusement bâchées pour la nuit. La flotte est éclectique, il y en a pour tous les goûts et pour toutes les bourses : de l'hélicoptère Écureuil biturbine sur flotteurs au Robinson R44 ; du Cessna biturbine pressurisé Conquest au Piper Cherokee 180. En tout, une petite trentaine d'aéronefs parfaitement bichonnés. Leurs pilotes et propriétaires se ressemblent tous au moins sur un point : ils aiment passionnément leur avion. Et les épouses qui en accompagnent certains se sont

visiblement fait une raison !

Le pilote qui m'a été désigné pour me faire découvrir la vie trépidante réservée aux concurrents du Rallye Aérien International est le Californien Norman Schwartz qui pilote seul son bimoteur Cessna 340. Le monde de l'aérien est microscopique car j'ai déjà croisé la route de ce cow-boy solitaire lors d'un raid vers le Pôle Nord, il y a quatre ans ! À la dernière minute, le programme change et me voilà guidé vers un gros bimoteur Piper Navajo appartenant à un couple de Québécois souriants, Roger et Lise Belanger. Le copi s'appelle Mario Radermaker. Roger est le pilote le plus qualifié à bord avec sa qualification professionnelle IFR et ses 7 000 heures de vol. À 57 ans, ce petit patron d'un atelier d'usinage de Mont Laurier, propriétaire autrefois d'une société de transport de brousse, participe pour la première fois à une telle aventure. « Mario, mon partenaire sur le Navajo, avait besoin de monter ses heures sur bimoteur et d'acquiescer de l'expérience. Ce rallye m'a semblé une occasion idéale, même si je ne savais pas dans quoi je m'embarquais. De toute façon, j'aime les gens, j'ai de la patience et je suis toujours prêt à rendre service. Mon but n'est donc pas de gagner le rallye, même si un petit chèque à l'arrivée me ferait très plaisir! ».

Lise, Roger et Mario ont quitté Mont Laurier vendredi dernier en direction de Rockcliffe (Ottawa) via Montréal pour ramasser une brochette de journalistes. Sympa. C'est à Rockcliffe que les participants se sont découverts, observés et que les premières chimies ont opéré. Car il y a de tout dans le rallye : des Américains recrutés par Thierry Pouille, le Français de Palm Beach, spécialiste en principe du tourisme aérien dans les Bahamas. Des Canadiens anglais, certains d'entre eux extraordinaires comme le géant Paul Clark qui pilote son Beech Bonanza V tail avec talent, malgré une main artificielle.

Gaston, le pilote charismatique

Les Québécois sont bien présents, menés tambour battant par Gaston Lepage, un pilote d'hélicoptère très médiatique grâce à ses apparitions régulières sur le petit écran de la télévision nationale. Gaston se flatte d'être le porte-drapeau de l'aviation générale le plus en avant de la scène du Québec et, forcément, du Rallye Aérien International. C'est le pilote avec lequel



Chers pilotes et aventuriers, nous vous invitons à vivre une expérience de vol unique ! La quatrième édition du Rallye Aérien International 16-24 juillet 2004 Canada : Provinces du Québec, Ontario et Nouveau Brunswick.

De Fredericton, sur les côtes de l'Atlantique, en passant par les petits villages de pêcheurs du Nouveau Brunswick et de la Gaspésie (Québec) vous survolerez en toute sécurité les berges du fleuve St-Laurent pour rejoindre le lieu de rencontre des Innus à Sept îles afin de participer à la fête de « Aïnés ». Vous remonterez vers le Nord du Québec pour vivre l'expérience des mineurs de Chibougamau et visiterez la ville berceau de l'Abitibi : Amos, célèbre pour la qualité de son eau « L'Esker » puis, surprise ! North Bay, Ontario nous attend! Le Centre névralgique du système de défense Canadien « Norad » ouvre ses portes pour les participants du Rallye. Sur le chemin du retour au Québec nous ferons un détour au dessus des Milles îles, Ontario pour terminer en grande pompe à l'aéroport de St-Hubert qui nous réserve une somptueuse réception en compagnie de tous nos partenaires et supporters. C'est sur ce trajet de plus de 2400 MN que travaillent présentement les organisateurs du RAI.



Compétitions en vol et au sol.

Bourses : 30,000\$ CDN – groupe IFR et VFR – Avions, Hydravions et Hélicoptères.

Location d'aéronefs : RAI offre la possibilité de louer des appareils sur roues et sur flotteurs avec ou sans instructeur à bord.

Pour information : www.airrally.com

450.969.2247 - ctobenas@airrally.com



**Aviation
& Pilote**



A Chibougamau, l'équipe de choc réunie pour recevoir les équipages était animée par Gérard Fournier et Christian Claveau, directeur de la commission touristique.

Charmants minois inuits photographiés à Pakua-Shipu où les avions ont été remplacés par des hors bords.

Célébrité oblige, l'acteur-pilote Gaston Lepage se doit de prêter sa personne le temps d'une photo souvenir, même au milieu du bush !



tous veulent être photographiés. Le chouchou de ces dames. Le copain des maris, même du côté des Inuits, au plus profond du bush : « *Eh, mais c'est Gaston ! Quand c'est qu'on va à la pêche ?* » Heureusement, Gaston n'est pas un pilote d'opérette, mais un vrai pro avec ses 3 000 heures de vol effectuées en 20 ans, d'abord sur un Cessna 180 à flotteurs, puis sur son hélico R44. Et il parle bien, sans jamais se lasser, de l'aviation canadienne tellement pratique, bien loin des tours de piste que l'on connaît trop en Europe, remplie d'odeurs de feu de camp, de savoureuses histoires de pêche et de chasse dans le Grand Nord. Gaston est aussi président d'honneur et fervent supporter de la fameuse APBQ. Tout comme son inséparable pote Normand Dubé qui le suit comme son ombre avec son propre R44. À la fois groupie et mécanicien génial. Cette qualité est indispensable lorsqu'on entreprend des virées loin de toute assistance.

Un voyage en groupe est sécurisant

Pour Lise, Roger, Mario et tous les autres, les « hostilités » n'ont commencé qu'à partir du lendemain lors des épreuves organisées pendant les vols de liaison entre Markham, Amos, Radisson, Chibougamau, Baie-Comeau, Pakua-Shipu et, finalement, Drummondville. Chaque jour, à condition que la météo le permette, les concurrents vont s'appliquer à identifier des points de repère, à répondre à des QCM astucieux, souvent très pointus, sur la navigation VFR ou IFR. Ou bien à réussir des atterrissages de précision à leur arrivée. Sans pour autant oublier d'admirer au travers des hublots des coins du Canada jamais survolés. Ni se perdre, ce qui n'est plus un exploit ! « *Dans le temps, dit Roger, on volait au cap et à la montre, avec un NDB en station arrière et un en avant. C'était imprécis, on n'avait pas peur, mais on devait*

vraiment travailler sa nav. Aujourd'hui, naviguer avec le GPS, c'est du gâteau ! Cela laisse le temps de profiter du vol et de répondre aux questions. »

Tous se prendront au jeu, même si quelques-uns parmi les gagnants jugeront après avoir franchi la ligne d'arrivée les épreuves pas assez sélectives. Lorsqu'on comprend qu'aucune erreur n'est admissible, surtout en aviation, sous peine de conséquences incalculables, on est forcé d'accepter le fait que les organisateurs se doivent de privilégier avant tout la sécurité de leurs clients.

Certains ont affiché du reste ostensiblement leur faible expérience et leur appréhension à naviguer dans des régions inhospitalières. C'était le cas de Georges Héту, 62 ans, avocat spécialisé en droit du travail, qui pilotait son propre Cessna 172 en compagnie de son fils Simon, avocat et pilote comme papa. « *Je n'ai jamais vraiment voyagé. Aussi, dans ce rallye, ce n'est pas du tout*



Anaïs Pouille, 18 ans, s'est régalée lors de ce vol découverte du Canada. Elle trouve cependant les pilotes insupportables en groupe car ils ne savent parler que... d'aviation. La voici photographiant l'arrivée à Pakua-Shipu où la caravane vivra 24 h sur une île, à l'abri de terribles moustiques.

l'aspect compétition et les récompenses qui m'ont branché, mais plutôt les destinations proposées. Tout seul, je me serais senti incapable de voler aussi loin : 4 000 km en une semaine, c'est impossible seul. Avec un groupe bien organisé, oui. Comme les décisions se prennent collectivement, cela procure un grand sentiment de sécurité. » Pour cette raison, Georges n'hésitera pas un seul instant à abandonner son avion dans le mauvais temps à Pakua-Shipu. Et, à défaut de gagner le rallye, il s'est vu offrir 500 dollars de prime pour avoir gardé le sourire en toute occasion, notamment lors de la perte de ses bagages dès le premier jour !

Des touristes privilégiés

Côté tourisme et qualité des escales, personne n'a trouvé à redire.

Au contraire ! Quel équipage solitaire aurait-il eu le privilège d'être accueilli au Musée de l'aviation du Canada en fanfare ? Ou bien d'être reçu dans le très privé Angus Glen Golf Club de Markham ? De sauter directement de son avion sur un quad pour aller partager un steak avec le maire de la ville d'Amos ? De vivre à Radisson dans la peau d'un bûcheron du plus grand barrage souterrain au monde ? De partager pendant 24 heures à Pakua-Shipu la vie, la table et les danses des Inuits ?

Bien qu'elle n'aime pas particulièrement l'avion — c'est pour elle un moyen de transport comme un autre — Anaïs Pouille, 18 ans, étudiante au collège d'Holly Cross dans le Massachusetts, USA, a effectivement eu le sentiment d'être privilégiée lors de

cette découverte du Canada en tant que passagère du Beech Baron 55 familial. Mais elle émet quelques réserves : « *Les montagnes, les fleuves, les chutes d'eau, les mines, les baleines, c'est beau et cela m'a donné envie d'y retourner en prenant le temps. J'ai vu beaucoup de choses, souvent passionnantes, mais trop superficiellement. Les Canadiens sont des gens sympas, qui parlent en plus le français. Ça et la mauvaise météo m'ont rappelé la France. Question nourriture, le caribou, ce n'est pas mon truc. Il est du reste curieux de voir combien certains plats typiques n'ont pas, mais pas du tout, l'air appétissant alors qu'ils se mangent très bien. Les pilotes ? Insupportables ! À Baie-Comeau, j'avais mal choisi ma table le soir et cela a été vraiment horrible ! Les pilotes adorent leurs avions, ils n'ont que des histoires d'avions à raconter et ils ne s'écartent jamais de ce centre d'intérêt. L'organisation ? Euh... Heureusement qu'il y avait les épreuves théoriques pour passer le temps et communiquer avec les participants. Sans cela, on aurait pu s'ennuyer sur les aéroports. C'est vrai, on passe beaucoup trop de temps à attendre les autres... ».*

Ne dit-on pas que la vérité sort de la bouche de nos enfants ? Il est impensable de ne pas « faire béton » dans les aéroports ou les hôtels lorsqu'on voyage en groupe. Comment faire autrement sans faire déraiser les budgets et compliquer la tâche des organisateurs, surtout dans les endroits les plus isolés ? À part ce

point de détail relevé plus souvent par les passagers que par leur pilote — ceux-ci trouvent toujours une occupation lorsqu'ils sont à proximité de leur avion, l'organisation a été jugée parfaitement rodée par tous : en dépit d'une météo calamiteuse, Catherine Tobenas et Camil Dumont ont conduit à bon port, dans la bonne humeur et dans les délais impartis, la centaine de personnes que regroupait la caravane de ce troisième Rallye Aérien International. Ce petit exploit les assure de la reconnaissance de tous et de notre soutien pour l'année prochaine. Quant aux milliers de dollars distribués généreusement lors de l'arrivée à Drummondville, ils ne font probablement pas le bonheur des pilotes, mais ils y contribuent sûrement. Il suffisait d'observer la tête des meilleurs d'entre eux lorsqu'ils ont reçu leur gros chèque pour en être persuadé ! y

La blonde Diane Roy, animatrice québécoise, et Catherine Tobenas montrent leur satisfaction à l'arrivée.

