

L'aviation au féminin à Québec : un témoignage

Thérèse Villa

Number 87, Fall 2006

Audace et ingéniosité : les Québécois et l'aviation

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/6982ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Villa, T. (2006). L'aviation au féminin à Québec : un témoignage. *Cap-aux-Diamants*, (87), 28-30.

L'AVIATION AU FÉMININ À QUÉBEC : UN TÉMOIGNAGE



Thérèse Villa debout au centre, entre l'instructeur de pilotage Henri Roussel et le président de l'Aéro-club de Québec, Gabriel Taschereau (à droite). Photographie prise à l'hiver 1951. (Archives de l'auteure).

■ PAR THÉRÈSE VILLA

Depuis l'enfance, je caresse l'impossible rêve d'être capitaine de bateau. En 1949, à dix-neuf ans, je me demande comment trois courageuses pionnières françaises sont parvenues à devenir pilotes d'avion et à faire d'audacieux raids quinze ans plus tôt. Faute de marine pour les filles, je me présente aux cours théoriques préparatoires au brevet de pilote, donnés à l'École technique de Québec. J'y suis guidée par un tout jeune homme timide qui connaît les lieux, car il volait déjà en solo en 1946. Rapidement il m'accorde son amitié. Dès juin 1949, il détient sa licence de pilote privé et comme il lui est loisible d'utiliser un Fleet Canuck identique à ceux de l'école de pilotage, exception faite de la double commande installée sur ces derniers, Michel Pouliot va dès lors me permettre de l'accompagner. Je lui dois beaucoup, car sans lui, j'aurais bien peu volé en dehors de mes périodes de pratique. Maniant le manche à balai, sans radiotéléphone, nous volons à l'ancienne, à vue, en nous fiant aux signaux lumineux envoyés par un contrôleur depuis la petite tour en bois de 1939. Selon la couleur, nous devons comprendre si nous avons l'autorisation de décoller ou d'atterrir, ou bien si nous devons dégager parce qu'un autre appareil a entamé l'une de ces phases cruciales. Avec seulement trois vols de la Canadian Pacific Airlines par

jour, la présence de passagers nous cause peu de soucis. Nous pouvons presque dire que le ciel nous appartient. À cette époque où une adolescente « doit aller travailler », je ne suis qu'une dactylo devant consacrer la totalité de sa modeste paye à l'accumulation du nombre d'heures de vol nécessaires pour obtenir la licence convoitée.

Bientôt, mon camarade acquiert un Aeronca Sedan 15 AC de quatre places, doté d'un radiotéléphone. Au tournant du demi-siècle, je pressens l'arrivée de bien des améliorations pour les pilotes. J'entreprends donc des cours de radiotéléphonie aérienne et réussis les examens. Je deviens ainsi la première femme de l'Aéro-club de Québec à obtenir un *Certificate of Proficiency in Radio*. Il nous est interdit de communiquer en français avec la Quebec tower, même si les contrôleurs et les signataires montréalais de nos documents officiels sont aussi francophones que nous. Nos gamineries nous valent parfois des réprimandes. Comme lorsqu'il nous arrive, en nous efforçant de garder notre sérieux, de décliner l'identification CF-DDE de l'Aeronca en traduction littérale. Ce qui, selon le code d'alors, donnait la phrase ridicule : « Chien Chien Facile demande la permission d'atterrir. » On nous rappelle à l'ordre. Dans ce pays de « deux solitudes », tout continue à se passer en anglais lorsque les autorités s'adressent au Quebec City Flying Club. Malgré cette omniprésence, l'enseignement théorique est heureusement donné dans notre langue; les responsables locaux ayant tout mis en œuvre pour qu'il en soit ainsi. Quant à l'enseignement pratique, il se donne à l'aéroport de L'Ancienne-Lorette, achevé en 1941, par le ministère de la Défense. En 1949-1952, on s'y rend en autobus à partir d'une gare située dans le quartier Saint-Roch, voire en vélo car on dispose peu d'une voiture individuelle. En poussant à deux, nous sortons l'un des Fleet Canuck hors du hangar réservé à l'Aéro-club. Ce très manœuvrable petit monoplan canadien, à ailes hautes haubanées, a une vitesse de croisière d'environ 160 km/h et est très polyvalent. On peut le faire atterrir dans un champ, remplacer ses roues par des skis et même lui adjoindre des flotteurs. Fonctionnant depuis longtemps avec mon seul *Student Pilot Permit* de 1951, le jour arrive où je suis lâchée seule avec, à mon tour, des papillons dans l'estomac. J'aime la manœuvre du décollage et la sensation de puissance atteinte au moment où l'aéroplane commence doucement à quitter le sol et que l'on se croit devenu un oi-

seau. Surveiller en permanence chaque cadran du tableau de bord, puis après une ligne droite en vol horizontal à 1 000 pieds, exécuter un virage sécuritaire, enfin amorcer le retour au bercail. Routine répétée de nombreuses fois afin d'en perfectionner l'exécution. La préparation de la licence de pilote, seule option alors existante pour un monomoteur, est étoffée ultérieurement par d'autres opérations plus complexes, exécutées à 3 000 pieds : exercices d'atterrissage forcé en situation d'urgence, savoir comment sortir d'une affolante vrille si l'avion y est tombé après avoir décroché. Elle se termine par un voyage imposé, d'une période cumulative de trois heures de vol, qui nécessite une minutieuse préparation. Carte aérienne étalée sur une table, règle à la main, il nous faut tirer un trait entre trois aéroports reliés ainsi en un triangle.

DOUBLE VOYAGE INITIATIQUE

Dans la pratique, ce départ vers l'inconnu ne se continue pas toujours de façon agréable dans cette tubulure d'acier, recouverte de toile, ballottée par les vents contraires de la vallée du Saint-Laurent. Tout en essayant d'atteindre notre vitesse de croisière de quatre à cinq mille pieds pour ce genre d'appareils, lorsqu'on expérimente personnellement cette désagréable sensation de commandes qui ne répondent plus, on se pose des questions cruciales sur les décisions à prendre. Après mon premier arrêt prévu à Trois-Rivières, je redécoule vers Windsor Mills, en prenant un tout autre angle. Encore novice, en sentant mon petit zinc incontrôlable quelle que soit ma commande du pied ou de la main, je ne peux finalement m'empêcher de faire demi-tour vers la cité trifluvienne d'où je téléphone que je rentre à ma base, penaude et mortifiée. C'est pour ces raisons de pression atmosphérique, sur lesquelles je ne m'attarde pas ici, que je préfère voler en automne ou en hiver. D'autres inconvénients nous attendent pourtant, à commencer par s'habiller de pied en cap. Il faut tenir le coup en attendant que la chaufferette rende supportable la température de l'habitacle en altitude. Les skis n'ayant pas de système de freinage, il n'est pas rare de faire un tête-à-queue sur la glace jusque dans un coin reculé du terrain, où l'appareil s'arrête de lui-même. Pour remettre le petit avion dans le bon sens, lorsqu'on pèse 55 kilos, pas question de parvenir à le soulever en saisissant une grosse poignée. Il faut attendre que l'on nous voie de loin avec des jumelles et qu'on envoie quelqu'un de fort nous tirer de ce mauvais pas. En contrepartie, que de charmes dans la pureté du ciel hivernal si impeccablement bleu et les possibles atterrissages sur le lac Beauport gelé dur. J'ai même souvenance d'avoir surveillé, depuis le siège passager de l'Aeronca, les traces laissées par des braconniers dans la neige, au milieu des arbres sur les contreforts des Appalaches. Bien sûr, je dois recommencer mon voyage triangulaire en choisissant des aéroports différents. Cette fois, j'opte pour Saint-Hubert. Ce n'est pas plus simple, car



Thérèse Villa assise sur le hauban de l'aile gauche d'un appareil Fleet Canuck. Photographie prise à l'hiver 1951. (Archives de l'auteur).

il est très fréquenté, y compris par des appareils militaires. Au moment où je le contourne pour me familiariser visuellement avec ses pistes, je ne tarde pas à élargir mon cercle en réalisant ce que sont ces « bzzzzz » silencieux passant devant mon hélice à une vitesse fulgurante jusque-là inconnue. Je viens de distinguer la forme du second aéronef que je n'ai, non plus, ni vu ni entendu venir. Je viens de croiser en plein vol le Sabre, premier chasseur à réaction de l'Aviation Royale Canadienne.

LA TRADITION ET LES COPAINS

Le reste du voyage se passe sans encombre et je rentre à mon cher aéro-club qui n'est pas qu'une simple école anonyme. Il a une âme et des traditions de la Royal Canadian Flying Clubs Association à laquelle il appartient. J'aime retrouver son modeste club-house dans l'annexe de celui des trois bâtiments principaux d'alors, qui est dévolu à l'Aéro-club de Québec. J'y revois le juke-box coloré, placé bien vue, dans lequel nous insérons une pièce de 5 ¢ pour pouvoir danser un slow ou un jitterburg entre deux gorgées au petit bar. Tout comme dans les escadrilles de la RAF, sur la fausse cheminée sont alignés nos bocks en céramique gravés à notre nom. Cinquante-six ans plus tard, je conserve toujours ce précieux souvenir, de même que l'emblème pour blazer de la RCFCA brodé en fil d'or. Cinq ans seulement après la fin de la Seconde Guerre mondiale, cette atmosphère de mess est bien connue de notre chef-instructeur, Henri Roussel, qui provient de la chasse (*Fighter Command*) ainsi que de notre président, Gabriel Taschereau, qui s'est illustré dans l'aviation lourde (*Bomber Command*). Dans ce milieu masculin, mes camarades croient en toute logique que leur première jeune fille élève-pilote d'après-guerre va devenir également la première pilote brevetée. Il n'en sera rien parce qu'une nouvelle venue, mieux nantie donc sans contrainte, m'a damé le pion. Néanmoins, ce bonheur finit par m'arriver à moi aussi un jour du printemps de mes 22 ans, lorsque j'entre en possession du précieux petit porte-cartes en cuir noir sur le dessus duquel sont gravées en lettres dorées les armoiries du Canada et les mots magiques *Department of Transport - Private Pilot Licence*. En l'ouvrant, on voit son numéro



Appareil Fleet Canuck restauré. (Coll. privée).

PRENEZ LES COMMANDES !



VISIONNEZ...
À LA CARTE

Faites votre choix parmi 9 000 films de l'ONF

La CinéRobothèque utilise une technologie hybride unique au monde, qui allie le travail d'un robot-projectionniste et d'un serveur numérique. D'un simple glissement du doigt sur l'écran, concoctez votre séance de cinéma sur mesure.

Plus de 65 ans de cinéma au bout des doigts

Films classés selon un index thématique : archéologie, architecture, diversité culturelle, éducation environnement, films d'archives de la Seconde Guerre mondiale, histoire, politique, santé, sciences, etc.

Séances individuelles
du mardi au dimanche
12 h à 21 h

Visites de groupe offertes
sur réservation.

Renseignements > 514-496-6887

L'expérience cinéma

ONF
NFB
FNO **CINÉROBOTHEQUE**

1564, rue Saint-Denis, Montréal | @ Berri-UQAM | www.onf.ca/cinerobothèque



Thérèse Villa près d'un appareil Fleet Canuck. Photographie prise à l'hiver 1951. (Archives de l'auteur).

ULP-2794 et la date du 30 avril 1952. J'épingle à ma boutonnière de discrètes ailes argentées entourant le logo de l'Aéro-club de Québec. Dans un quotidien local paraît un entrefilet intitulé « L'aviation en jupons ».

Entre-temps, la vie avait suivi son cours. Après trois ans à rôder autour des avions dans les vieux hangars datant du début de la guerre, je prends cet été-là un paquebot à la gare maritime Champlain de Québec, alors à l'anse au Foulon. Je pars en France et retourne à mes amours d'enfance, la mer. Plus tard j'adhérerai au mythique Aéro-club de France, tout comme je deviendrai membre de l'Ottawa Flying Club lorsque je travaillerai dans la capitale fédérale. En raison des événements subséquents et par la force des choses, où que je vive par la suite, je vais demeurer éloignée des pistes pendant des décennies. Le 10 janvier 1993, un incendie dévaste les derniers hangars et annexe de bois et bardeaux inflammables, qui abritaient précisément l'Aéro-club de Québec dont tous les dossiers et souvenirs sont réduits en cendre tandis que la nouvelle aérogare de Sainte-Foy est épargnée. Tout s'est conjugué pour que je ne revoie plus jamais l'aéroport de L'Ancienne-Lorette tel que je l'avais connu du temps des débuts de l'Aéro-club de Québec. ✈

Thérèse Villa est terminologue.