

Cap sur l'humain

Benoîte Labrosse

Numéro 162, automne 2019

Patrimoine et aviation. À la conquête du territoire

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/91790ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Labrosse, B. (2019). Cap sur l'humain. *Continuité*, (162), 26–28.

Éveiller l'intérêt des Québécois pour leur patrimoine aéronautique en mettant en valeur les pionniers du domaine plutôt que les objets : voilà la mission que s'est donnée la Fondation Aérovision Québec.

BENOÎTE LABROSSE

Saint-Hubert, dans la région de Montréal, est considérée par plusieurs comme le berceau de l'aviation au pays. C'est là qu'est née la Fondation Aérovision Québec en 1991, raconte son vice-président, Gilles Demers. « Des passionnés se sont alors joints à la Société d'histoire de Saint-Hubert et à l'École nationale d'aérotechnique dans le but de bâtir un musée où seraient présentés des avions et des artefacts. Malheureusement, les fonds ont manqué. »

Aérovision a donc dû se départir des trois appareils qui lui avaient été confiés pour être restaurés, puis exposés : un Canso amphibie du gouvernement québécois, un Vickers Viscount ayant appartenu à Trans-Canada Airlines (ancêtre d'Air Canada) et un DC-3 cédé par Transports Canada. « Avant de transporter des passagers, ce DC-3, un ancien C-47 [sa désignation militaire] américain, avait participé au débarquement de Normandie », précise M. Demers.

La fondation a alors choisi de recentrer ses activités sur la préservation et la mise en valeur du savoir-faire aéronautique québécois et canadien. « Ce sont surtout des personnes — par leur ingéniosité, par leur caractère — qui ont fait en sorte que l'aviation s'est développée rapidement », explique son président, Lucien Poirier. « Nous voulons faire connaître ces gens afin qu'ils deviennent des modèles pour les jeunes. » Dans ce but, Aérovision offre entre autres des conférences thématiques aux élèves, mais aussi aux cadets et aux résidents de centres pour personnes âgées de la grande région de Montréal.

« Une présentation qui éveille beaucoup d'intérêt porte sur les pompiers du ciel : on y parle de l'avion amphibie Canadair CL-215, conçu au Québec. C'est l'appareil le plus vendu dans le monde pour lutter contre les feux de forêt », illustre M. Poirier. « Ni les enfants ni les adultes ne sont conscients de l'importance de notre patrimoine aéronautique. Ils sont



donc très surpris d'apprendre tout ce que des gens d'ici ont accompli dans ce domaine », renchérit M. Demers.

Une riche galerie de portraits

Toujours pour augmenter la visibilité de ces pionniers, Aérovision a créé en 2001 le Panthéon de l'air et de l'espace du Québec. « Il compte aujourd'hui environ 75 membres, estime Lucien Poirier. Tous sont liés à l'aviation : Julie Payette a été pilote avant d'être astronaute, par exemple. »

« Il y a encore de nombreuses histoires humaines totalement inconnues. Pour enrichir notre galerie de portraits, nous allons à la pêche dans différents événements liés à l'aviation, où nous tentons d'obtenir des mises en candidature », rapporte Gilles Demers. Ces candidatures sont ensuite étudiées par un comité indépendant, et de nouvelles personnalités sont introduites environ tous les deux ans, lors d'un gala.

SUITE P. 28

ir l'humain



↑ Le dirigeable R-100 à l'aéroport de Saint-Hubert en 1930

Source : Musée McCord

← Sur cette photo prise à l'aérodrome du Bois-Gomin à Sillery, on aperçoit notamment, en quatrième place en partant de la droite, Roméo Vachon, célèbre pionnier de l'aviation, intronisé au Panthéon de la Fondation Aérovision Québec en 2001.

Source : Fondation Aérovision Québec

Quelques pionniers méconnus

Les histoires de vie aussi impressionnantes qu'insoupçonnées abondent sur le site Web de la Fondation Aérovision Québec. En voici quelques-unes.

Stuart et Madge Graham

Premier pilote de brousse professionnel du pays, Stuart Graham a effectué en 1919 l'un des premiers longs vols pancanadiens, d'Halifax à Lac-à-la-Tortue (Mauricie). Il était accompagné de sa femme Madge — première équipière de bord et navigatrice au Québec — et du mécanicien William « Bill » Kahre.

Nicholas Byron Cavadias

Ingénieur employé par le fabricant de simulateurs de vol CAE de 1956 à 1994, dont près de 20 ans à titre de président,

Nicholas Byron Cavadias a fortement contribué au développement de cette technologie. L'entreprise québécoise est aujourd'hui leader mondial dans ce domaine.

Elspeth Russell et Gerry Burnett

Seule Québécoise au sein de l'organisation civile britannique Air Transport Auxiliary, Elspeth Russell a convoyé près de 300 avions de combat neufs durant la Seconde Guerre mondiale. Elle a longtemps été l'unique femme pilote commerciale de la province, après avoir fondé, avec son mari Gerry Burnett — aussi pilote —, la Matane Air Services en 1948. L'aéroport de Matane est en voie d'être renommé en leur honneur. (Benoîte Labrosse)

Des fiches d'information sur chaque membre du Panthéon sont disponibles sur le site Web de la fondation. D'ici un an, le Musée virtuel de l'air et de l'espace du Québec devrait également y être accessible. « Nous mettons tous nos efforts dans ce projet qui va nous donner une plus grande visibilité », note M. Poirier en mentionnant une possible collaboration avec le Musée virtuel du Canada. La nouvelle formule devrait entre autres comprendre des chroniques mensuelles sur le patrimoine aéronautique.

L'achalandage et l'implication, de grands défis

« L'avantage d'un musée virtuel, c'est qu'on peut y renouveler les présentations plus facilement — et à moindre coût — que dans un musée physique, affirme le président d'Aérovision. Ainsi, nous avons plus de chances de maintenir un bon achalandage, ce qui est toujours un défi pour les organismes de conservation du patrimoine aéronautique. »

L'histoire du transport aérien pique la curiosité du public, remarque Gilles Demers. « Nous croyons que notre musée virtuel permettra de stimuler l'intérêt pour l'aviation civile et mili-

taire que nous constatons lors des conférences dans les écoles », précise-t-il.

Les deux hommes espèrent également qu'une plus grande utilisation des technologies attirera de nouveaux passionnés à la fondation, qui manque cruellement de relève. Les 90 membres d'Aérovision sont « très âgés », et la vingtaine de bénévoles qui gèrent l'ensemble des activités de l'organisme à but non lucratif affiche une moyenne d'âge de plus de 60 ans.

« Il est devenu difficile de recruter des bénévoles, admet Gilles Demers. C'est justement pour tenter de susciter l'engagement concret de personnes de 40 à 50 ans qui sont actives dans le domaine — ou simplement passionnées d'aviation — que nous avons pris un virage vers le patrimoine humain. »

La relève est d'autant plus nécessaire que la fondation caresse toujours le rêve d'ouvrir un petit musée physique où serait présentée une partie de sa collection. Dossier à suivre! ♦

Benoîte Labrosse est journaliste indépendante.

Deux artéfacts d'importance

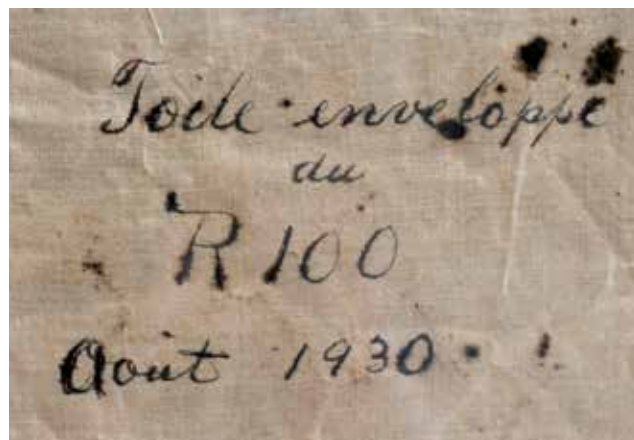
La Fondation Aérovision Québec possède une collection d'une centaine d'objets entreposés dans ses bureaux de Saint-Hubert, rue Eugène-Héroux (en l'honneur du fondateur de l'équipementier aéronautique Héroux-Devtek). Voici deux des plus représentatifs.

Le brevet de pilote de Jean-Marie Landry

Premier Québécois francophone à détenir un brevet de pilote, Jean-Marie Landry a obtenu cette certification en juin 1914 après une formation à l'école de pilotage Blériot, en France. « C'est ce qui a donné le goût à d'autres Québécois qui souhaitaient servir leur pays de suivre une formation de pilote », affirme Lucien Poirier. Le logo de la Fondation Aérovision Québec reproduit d'ailleurs une photo de M. Landry aux côtés de sa femme Hervina Bienvenue, qui l'accompagnait souvent en vol. « Nous voulons montrer qu'il y a aussi des femmes qui ont fait l'histoire de l'aviation au Québec. »

Un fragment de la toile originale du R-100

Enduite d'une peinture d'aluminium, la toile de lin du dirigeable britannique R-100 a subi quelques déchirures durant son voyage transatlantique inaugural. Celui-ci a pris fin à Saint-Hubert le 1^{er} août 1930, devant une foule immense. Les travailleurs de la Canadian Vickers alors chargés de réparer la toile en ont jeté plusieurs lambeaux au sol, vite récupérés par des passants pour être vendus comme souvenirs. Propriété du D^r Jean-Claude Marcoux, ce morceau de toile d'environ 30 cm sur 30 cm (1 pied carré) rappelle « un événement exceptionnel qui a attiré autant de gens que l'Exposition universelle de 1967 », souligne M. Poirier. La présence du dirigeable à Saint-Hubert pendant plusieurs jours aurait en effet attiré entre 600 000 et 1 000 000 de curieux. (Benoîte Labrosse)



Source : Fondation Aérovision Québec