

Quelques jalons de l'histoire de l'aviation au Québec

Michel Pratt

Volume 7, numéro 3, février 2002

Les défis de l'Atlantique

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/11454ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)

1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Pratt, M. (2002). Quelques jalons de l'histoire de l'aviation au Québec. *Histoire Québec*, 7(3), 13–13.

allemand est descendu à Greenly Island, vent sud-est avec neige» est alors transmis à la station de radio de Pointe-Amour, sur la côte du Labrador. Le ministère de la Marine et des Pêcheries de Terre-Neuve répond que si le *Bremen* ne peut reprendre son envol, il sera dans l'obligation d'évacuer les aviateurs par un vapeur, car plusieurs semaines seraient nécessaires pour rejoindre Québec. Quelques instants plus tard, les députés de la Chambre des Communes accueillent la nouvelle avec enthousiasme. Le premier ministre Mackenzie King demande la permission d'interrompre la séance parlementaire afin de permettre au ministre de la Défense nationale, l'honorable J.L. Ralston, de communiquer l'importante nouvelle. Le gouvernement décide alors d'envoyer d'urgence une équipe de secours composée du réputé pilote canadien Duke Shiller et du docteur Louis Cuisinier, l'as du volant français et pilote pour une société canadienne. Ne réussissant pas à dégager l'appareil des glaces, l'équipage envisage de le démanteler et de poursuivre le voyage jusqu'à New York, comme simples passagers sur un autre appareil. Le séjour forcé de l'équipage allemand en sol canadien amène les forces à se mobiliser pour leur venir en aide. Le 20 avril, à l'instar des Canadiens, les Américains envoient une expédition, commandée par Bert Blatchen et Floyd Bennett, ayant pour but de livrer aux Allemands les pièces de rechange qui leur permettraient de réparer le *Bremen* et de poursuivre leur route. Mais les conditions météorologiques défavorables les obligent à faire escale à La Malbaie. Durant l'attente d'une température plus clémente, d'autres aviateurs américains joignent les rangs des secouristes. Au même moment, un train du *Canadien National* quitte Montréal en direction de La Malbaie avec des pièces de rechange supplémentaires. Le lendemain, un appareil américain atterrit sur les plaines d'Abraham avec à son bord deux journalistes du *New York Daily News*. Pendant ce temps, l'un des deux aviateurs, Floyd Bennett, contracte une pneumonie et doit être hospitalisé à Québec. Son état critique oblige les médecins à contacter l'Institut Rockefeller, de New York, afin d'obte-

nir les médicaments nécessaires. La mission sera confiée à un ami personnel de Bennett, le colonel Charles Lindbergh. Après avoir parcouru les 475 milles, en longeant la rivière Richelieu, l'as pilote atterrit à Québec quelque trois heures et quinze minutes plus tard. Malheureusement, les efforts sont vains et Bennett rend l'âme avant l'arrivée des secours. Les circonstances dans lesquelles la tragédie est sur-

venue ont amené les autorités à procéder à des funérailles civiles. Ce n'est que le 26 avril que Bert Blatchen pourra ramener les trois aviateurs. Le mois suivant, les héros sont reçus officiellement par le premier ministre, Louis-Alexandre Taschereau. Quand au *Bremen*, il sera transporté discrètement en pièces, par bateau, depuis l'île Greenly jusqu'à New York. ■

Quelques jalons de l'histoire de l'aviation au Québec

PAR MICHEL PRATT

Roméo Vachon

En 1927, les transatlantiques en provenance d'Europe portent le courrier à Rimouski. Par la suite, on livre ce courrier par paquebots du CPR jusqu'à Montréal. À partir du 5 mai 1928, le déchargement se fait toujours à Rimouski, mais un avion prend le courrier et le transporte à Saint-Hubert dont l'aéroport a été ouvert l'année précédente. Le service se fait évidemment dans les deux sens. Roméo Vachon est le premier pilote canadien-français à obtenir, en 1921, un diplôme en techniques de l'aéronautique, à Camp Borden, en Ontario. En 1937, Roméo Vachon obtient le trophée McKee, créé

en 1927, le prix de l'aviation le plus prestigieux au Canada.

La Trans-Canada Airlines

Le 1^{er} octobre 1928, on inaugure le transport postal entre New York, Albany et Saint-Hubert. D'Albany, le service postal est cependant acheminé par train. Le service est quotidien, à l'exception du dimanche.

Le 1^{er} mars 1939, la *Trans-Canada Airlines* inaugure le premier vol officiel entre Saint-Hubert et Vancouver.

Au mois de juillet 1939, *Air Canada* inaugure le vol Montréal-Ottawa-Toronto. Ce vol sur un *Lockheed* transporte messagerie, postes et voyageurs.



Le Lockheed 10-A de Air Canada (Photo Normand Caron)