

Pionniers de l'aviation civile en Beauce

Nicole Dorion

Numéro 87, automne 2006

Audace et ingéniosité : les Québécois et l'aviation

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/6978ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Dorion, N. (2006). Pionniers de l'aviation civile en Beauce. *Cap-aux-Diamants*, (87), 15–18.

PIONNIERS DE L'AVIATION CIVILE EN BEAUCE

PAR NICOLE DORION

Le monde de l'aviation a évolué à un rythme si rapide, que l'on pourrait oublier qu'il s'agit d'une histoire relativement récente. En 1903, les frères Wilbur et Orville Wright accomplissent tout un exploit, réussissant une envolée contrôlée avec passager et un atterrissage sans incident. Le Canada suit de près l'évolution de l'aviation et ne tarde pas à y prendre part, puisque le premier vol en sol canadien a lieu en 1909, à Beddeck, en Nouvelle-Écosse. Bien que l'aviation n'en soit qu'à ses balbutiements, dans les années 1920, les gens de la Beauce se passionnent pour cette activité. Comme le reste du monde, ils suivent les exploits des pilotes dans les journaux, mais s'ils s'y intéressent particulièrement, c'est que des jeunes hommes de Sainte-Marie font déjà leurs premières expériences dans ce nouveau domaine.

LA FAMILLE VACHON

Roméo Vachon est probablement le premier Beauceron à se lancer dans l'aventure de l'aviation. Trois de ses frères ont par la suite embrassé cette carrière. Irénée, Roméo, Donat et Fernando ont été surnommés les « chevaliers de l'air ».

Roméo entre au camp Borden, en Ontario, comme apprenti ingénieur sur les moteurs, en 1920. Un an plus tard, il obtient le grade de sergent d'envolée

et un brevet d'ingénieur d'aéronefs. Il décroche son brevet de pilote privé, en 1923. Parti suivre un cours de six semaines à la Dayton Wright Co. en Ohio, il revient passer son examen à Lac-à-la-Tortue et devient ainsi le premier Canadien français à obtenir un brevet de pilote commercial. Fait exceptionnel pour l'époque, ce document fut rédigé uniquement en français. À l'emploi de l'Ontario Provincial Air Service, de 1924 à 1927, Roméo sillonne le nord de cette province pour y détecter les feux de forêts. De retour au Québec, il rejoint la Canadian Transcontinental Airways, une compagnie nouvellement établie. Il inaugure un service de livraison du courrier sur la Côte-Nord, en février 1928. À la fin de l'année, le gouvernement canadien décide d'offrir ce nouveau service sur une base régulière à une vingtaine de villages et c'est à Roméo que l'on en confie l'organisation. Pendant onze hivers, Roméo Vachon sera le facteur volant de la Côte-Nord. Le nom de Roméo est associé à d'autres événements importants. En 1928, l'arrivée de l'avion allemand le *Bremen* fit les manchettes lorsque l'équipage dut faire un atterrissage d'urgence dans le détroit de Belle-Isle, après avoir réussi à effectuer la première traversée sans escale de l'Atlantique, d'est en ouest. Roméo fut l'un des deux premiers pilotes à se rendre sur l'île Greenly

À l'aérodrome Saint-Louis du Bois-Gomin, vers 1929. De gauche à droite : Antonio Lapointe, Herman Dupuis, Joseph Fecteau, M. Gagnon, Léo Leboeuf, Hervé Simoneau, Roméo Vachon, Jose White, Achille Vanhee et Pierre Légal. (Collection Jean-Claude Marcoux).





Trois passionnés de la mécanique et de l'aviation. De gauche à droite : Irénée Faucher, homme non identifié et Joseph Fecteau, 1929. (Collection Diane Faucher-Martel).

pour participer au sauvetage. Puis, en 1931, lors du Carrousel aérien transcanadien Montréal-Vancouver, Roméo est le premier Canadien français à y prendre part. Il accepte de piloter pendant 150 heures le *Saro Cloud*, un puissant appareil amphibie nouvellement construit. En 1937, on lui remet le trophée McKee, en reconnaissance de ses années d'efforts. Il s'agit d'une des plus prestigieuses récompenses qui soit dans le domaine de l'aviation. Il est le premier aviateur canadien-français à recevoir cette distinction.

Après avoir occupé les postes de surintendant de la Canadian Airways, puis chef de l'entretien, chef de district et gérant de la Quebec Airways, Roméo abandonne ces postes, en 1938, pour devenir successivement pilote de ligne pour la Trans-Canada Air Lines (Air Canada), directeur d'aéroport, superviseur, directeur adjoint de la Division de l'est. Dès sa création, en 1944, il devient membre de la Commission des transports aériens. La même année, il est le délégué officiel du Canada à la Conférence mondiale sur l'aviation internationale tenue à Chicago qui donna lieu à la création de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale). Son mandat fut renouvelé jusqu'à son décès, survenu en 1954.

Lucien Gendron. En hiver, on recouvre le nez de l'avion d'une bâche pour le protéger des intempéries ou pour effectuer des réparations. (Collection M^{me} Françoise Gendron).



Irénée Vachon, qui avait fait son apprentissage en mécanique d'aéronefs au Camp Borden, se rend à Suresne, en France, pour y faire un stage d'étude de haute mécanique tant de charpente que de moteur. En 1926, après avoir occupé le poste de chef d'atelier à la Laurentide Air Services et participé à la construction d'un Vickers Vedette, Irénée va suivre un cours de pilotage au camp Borden. La Compagnie aérienne franco-canadienne, mandatée par le gouvernement du Québec pour compléter la cartographie de la péninsule de Gaspé, s'empresse d'embaucher cet excellent pilote. En 1928, après avoir obtenu sa licence de pilote commercial, il fait du transport de marchandises et d'équipements aux mines du Lac-Saint-Jean et de Chibougamau. De 1933 à 1950, il consacre son temps à la fabrication de nombreux types d'avions, dont le Rambler, le Courier, le Norseman, le Harvard, le Hampden, le Hurricane, le Burnelli ou Cancargo Loadmaster. Il est ensuite représentant pour les pièces de rechange pour les avions Norseman. En 1973, année de sa retraite, il reçoit la médaille de l'Ordre du Canada, en reconnaissance de sa contribution au développement de l'aviation au Canada.

Donat Vachon, à l'instar de ses deux frères, se lance à son tour dans l'aviation, en 1928. Il débute à la Canadian Transcontinental Airways comme technicien à l'entretien. Après avoir décroché sa licence privée, il fait ses premières envolées en assistant son frère Roméo dans l'aéropostale. Cinq ans plus tard, sa licence d'ingénieur en main, on lui confie la responsabilité de la construction et de l'entretien des avions pour l'école de pilotage de la Curtiss-Reid. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, il est assigné au service de l'ingénierie à Dorval. À la fin de la guerre, il met au point une méthode de déglacage des avions. En 1974, Donat prend sa retraite de l'aviation. Il a 70 ans.

Fernando Vachon, débute dans la mécanique automobile à l'âge de dix-neuf ans. Cinq ans plus tard, en 1936, il est à l'emploi de la Curtiss-Reid où il prend des cours de pilotage de son frère Donat. Il se dirige ensuite vers l'Alberta et fait partie de la première équipe francophone à se rendre dans les Territoires du Nord-Ouest. Revenu au Québec, Fernando invente des mécanismes pour faciliter le stationnement des avions équipés de skis, dans les hangars dont les planchers sont en béton. Délaisant l'aviation de brousse, en 1948, Fernando est embauché par le Canadian Pacific Airlines de Vancouver. Il supervise la construction des appareils devant servir outre-mer et on lui confie la responsabilité de démarrer un pont aérien vers l'Australie et le Japon. Il occupe successivement les postes de technicien d'entretien d'avions, superviseur, instructeur, inspecteur pour le contrôle de la qualité des travaux en atelier avant de prendre sa retraite, en 1977. Puis, il enseigne au British Columbia Institute of Technology jusqu'en 1985. Au terme de sa carrière, il reçut diverses récompenses pour sa

contribution au domaine de l'aviation dont l'INAC Roll of Honour, la Robert Hope Pursuit of Excellence Award, le trophée Roméo-Vachon, ainsi que la Lifetime Achievement in Aviation Award.

LA FAMILLE FECTEAU

Le nom des Fecteau est aussi très connu dans l'aviation, puisqu'on fait référence à trois générations de pilotes. Le premier à se lancer dans l'aventure est Joseph qui, dès 1929, s'inscrit à un cours de pilotage à la Continental Aero Corporation à Québec, pour lequel il doit déboursier 900 \$. Joseph effectue son premier vol solo après un mois et demi d'apprentissage avec le chef instructeur Hervé Simoneau et obtient sa licence de pilote privé. Sa carrière commence réellement à l'occasion de l'arrivée du dirigeable anglais R-100, en juillet 1930. Bien qu'il n'ait pas l'autorisation légale, il accepte de transporter un journaliste du quotidien *Le Soleil* qui veut photographier le dirigeable. C'est son premier vol commercial.

Quelques années plus tard, son frère Arthur s'initie à la navigation, à la technique de vol et à la construction d'avions à partir d'un livre sur l'aviation. Puis il prend des leçons de pilotage de son frère Joseph et d'Achille Van Hee. Lorsqu'il se présente à son examen, Arthur demande et obtient de le passer en français, même si la langue d'usage en matière d'aviation était uniquement l'anglais. Ayant acquis de l'expérience, Arthur donne ses premières leçons de pilotage, en 1933, à la piste du Bois-Gomin. À cette époque, les cours se limitent à l'apprentissage du décollage et de l'atterrissage. Thérèse Hallé, deuxième femme pilote au Québec, est son élève.

Pour gagner leur vie, les deux frères offrent leurs services pour des baptêmes de l'air, des voyages d'affaires et de plaisance dans les environs de Québec. En 1936, Joseph et Arthur décident d'explorer de nouveaux horizons, chacun de leur côté. Joseph travaille sur la Côte-Nord où, pendant un certain temps, il est le mécanicien du pilote Roméo Vachon. Il travaille aussi à l'extinction des feux de forêts pour la Canadian Airways. En septembre 1939, lors d'un



Arthur Fecteau, propriétaire, mais aussi pilote et mécanicien, 1953. (Collection Carmen Fecteau-Villeneuve).

voyage d'inspection d'un territoire forestier avec deux autres personnes, un épais brouillard lui fait perdre sa route et, à court d'essence, il doit poser l'appareil. Il n'existait alors aucune carte complète du Nord et encore moins de système de communication radio. Les recherches s'organisent, mais la guerre est déclarée et la majorité des avions sont retenus à des fins militaires. Le 28 février 1940, les corps des trois hommes seront découverts dans une cabane de trappeur au Labrador.

Pour sa part, Arthur Fecteau se dirige vers l'Abitibi. Il entrevoit les énormes possibilités de développement de l'aviation de brousse à partir de cette région en pleine expansion. Les arpenteurs-géomètres sont à « tirer les lignes » afin de réaliser des cartes et quelques industries minières ont commencé à y faire de la prospection et de l'exploration. À la fin de la Deuxième Guerre mondiale, Arthur installe la base de A. Fecteau transport aérien près de Senneterre, un village situé à la fin du chemin de fer. Son rayon d'action couvre une distance de 200 à 250 milles de la base. Au fur et à mesure qu'il voit des possibilités de développement dans une région, Arthur Fecteau y aménage une base, afin de la desservir. C'est ainsi qu'on voit apparaître des installations à Gagnon, Matagami, au lac Caché, à Fort George et Fort Rupert. Devenu l'un des plus gros opérateurs de brousse au Québec, Arthur vend son entreprise



Roméo Vachon établira le premier lien aéropostal sur la Côte-Nord en faisant une envolée de près d'une dizaine d'heures aller et retour, à bord du Fairchild G-CAIP.

Fernando Vachon (à droite)
recevant le trophée
Roméo-Vachon des mains
de son frère Donat, en 1987.
(Archives de l'auteur).



à Quebecair, en 1967. En 1984, on lui remet le prix Roger-Demers pour l'ensemble de sa carrière. Il s'agit de la plus prestigieuse récompense décernée dans le domaine de l'aéronautique québécoise.

C'est à l'occasion d'une visite de ses oncles Joseph et Arthur à Sainte-Marie de Beauce que le jeune Thomas Fecteau, à la suite de son baptême de l'air, a la piqure pour l'aviation. Afin de réaliser son rêve, Thomas fréquente l'École technique à Québec. Puis, il prend un cours de pilotage à L'Ancienne-Lorette Airways tout en travaillant à l'entretien des avions. En 1947, son brevet de pilote privé en poche, il obtient un emploi dans l'entreprise de son oncle à Senneterre. Ayant acquis de l'expérience et des compétences, il obtient sa licence commerciale, en 1950, et sa licence de mécanicien l'année suivante. Après plus de 5 000 heures de vol comme pilote de brousse dans la région de l'Abitibi, Thomas souhaite relever de nouveaux défis et s'initie au vol aux instruments, en 1955. Il occupe ensuite les postes de pilote de ligne, chef pilote du service aérien au gouvernement du Québec et est autorisé à renouveler les licences de vol aux instruments. Dans les années 1960, avec le pilote Paul Gagnon, il participe à la conception de l'appareil CL-215, à partir d'un Canso. Thomas prend sa retraite en 1986. En 1992, on lui décerne le prix Roger-Demers en reconnaissance du rôle important qu'il a joué dans le domaine de l'aviation québécoise. À son tour, François, le fils de Thomas, se dirige vers l'aviation. En obtenant son brevet, en 1991, ce pilote de ligne devenait la troisième génération de pilotes dans la famille Fecteau.

D'AUTRES ENCORE!

D'autres Beaucerons se sont aussi lancés dans l'aventure, dont Lucien Gendron, Irénée Faucher, Paul Gagnon, Gilbert et Léopold Brochu, pilotes pendant la guerre, Robert Lacroix, Michel Cliche, pilote des Snowbirds.

À la fin des années 1920, le jeune Lucien Gendron quitte son village de Lambton pour étudier dans une école d'aviation à Cartierville. Il obtient son brevet privé, en 1928. Il a 21 ans. Revenu à Québec, il offre des baptêmes de l'air aux visiteurs qui se présentent à l'aérodrome. Puis, il se spécialise dans le pilotage pour la photographie aérienne dès 1932. Il se rend ensuite à l'île d'Anticosti pour y faire la surveillance des forêts et en Minganie où il fait la chasse aux marsouins. Détenteur d'une licence commerciale, en 1935, il transporte du courrier dans les régions de Sept-Îles et de Rimouski avant de travailler à l'extinction des feux, en 1937. À la déclaration de la guerre, il s'enrôle dans la Force aérienne royale du Canada, mais des problèmes de santé le ramènent à Rimouski. Sa carrière de pilote se termine tragiquement, en 1942, lorsqu'il est frappé par une pale d'hélice. Il n'avait que 34 ans.

Pour sa part, Irénée Faucher entend régulièrement parler de l'aviation, par ses voisins, les frères Vachon, mais surtout par son grand ami Joseph Fecteau. Aussi souvent qu'il le peut, Irénée se rend à l'aérodrome du Bois-Gomin, où il est en contact avec tous ces mordus de l'aviation. Il prend son premier cours de pilotage à la Continental Aero Corporation, à l'âge de 21 ans. Au printemps 1930, il obtient son brevet de pilote privé, signé par l'inspecteur Stuart Graham, premier pilote de brousse au monde. Irénée obtient son brevet commercial, en 1931. Sous la gérance de Roméo Vachon, il transporte des passagers, de la marchandise, ainsi que du courrier jusqu'en 1936. À la déclaration de la Deuxième Guerre mondiale, Irénée travaille comme mécanicien de moteurs d'avion. Il est affecté en Saskatchewan, en Ontario, en Alberta, au Manitoba et finalement à Londres, en Angleterre, jusqu'à la fin de la guerre, ce qui correspond à la fin de sa carrière dans l'aviation.

À Sainte-Marie, le Musée de l'aviation, mis sur pied par la Société historique Nouvelle-Beauce, rend hommage à ces pionniers de l'aviation originaires de la Beauce. ✚

Nicole Dorion est ethnologue consultante.

Pour en savoir plus :

Nicole Dorion. *L'aviation civile au Québec. L'aventure des Fecteau, pilotes de brousse*. Sainte-Marie, Société historique Nouvelle-Beauce, 1994, 36 p.

Nicole Dorion. *L'aviation civile au Québec. Les frères Vachon. « Les chevaliers de l'air »*. Sainte-Marie, Société historique Nouvelle-Beauce, 1997, 32 p.

Nicole Dorion. *L'aviation civile au Québec. Des pionniers de l'aviation. Hervé Simoneau, Lucien Gendron, Irénée Faucher, Louis Bisson, père J.-Xavier Couture, J. Léon Blondeau, Achille Vanhee*. Sainte-Marie, Société historique Nouvelle-Beauce, 2000, 36 p.



Thomas Fecteau à bord d'un
appareil de type Otter, alors
qu'il pilote pour les besoins de
la photographie aérienne, vers
1954. (Collection Françoise
et Thomas Fecteau).