

Au-delà du crépuscule #1

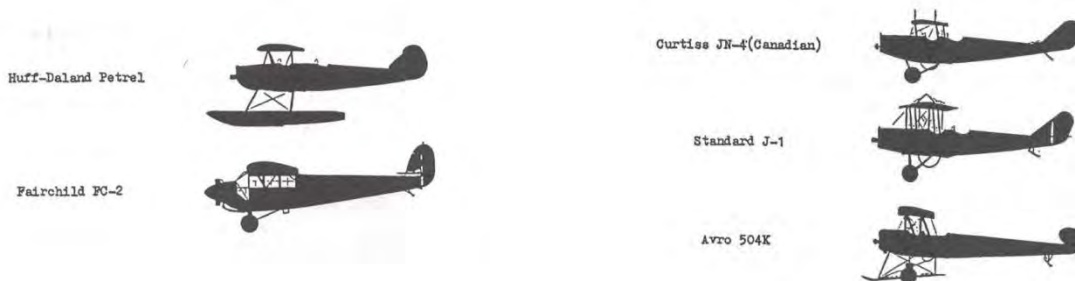
Par George Fuller

Ceci est sans doute un bon moment pour jeter un coup d'œil en arrière sur les débuts du vol d'hiver au Québec. À l'automne 1917 il fut décidé de transférer la formation de pilotes du Royal Flying Corps à des aéroports américains au Texas jusqu'au printemps suivant. Cependant, la 44^e escadre demeura en opérations aux aéroports d'Armour Heights et Leaside près de Toronto se servant de Curtiss JN-4 "Canuck" biplans équipés de skis pour les premiers vols d'hiver au Canada.

Suivant la Grande Guerre en 1919, des Canucks ex-militaires commencèrent à voler dans la région de Montréal. À la fin novembre, un de ceux-ci fut utilisé par Harry Wilshire des Services Aériens R & W pour livrer le Père Noël au Parc Jeanne Mance pour qu'il se rende au magasin Goodwins (maintenant Eaton). L'atterrissage aurait été difficile sur ce terrain ondulé et restreint dans les meilleures circonstances, mais à ce moment il était couvert de neige fondante. Le biplan perdit un pneu et après des réparations mineures il s'envola pour Bois-Franc (devenu par après l'aéroport de Cartierville).

Au début novembre 1921 les biplans de Canadian Aerial Services, opérant de Bois-Franc, furent munis de skis. Ils possédaient des Canucks et un Avro 504K muni d'un moteur rotatif. L'Avro fut expédié à Cochrane, ON (probablement à bord d'un train) pour être utilisé pour la prospection autour de l'embouchure de la rivière Moose sur la Baie James en février 1922. À bord, pilote/ingénieur Hervé St-Martin et Roy Maxwell firent la première envolée d'hiver jusqu'à la côte de la Baie James le 4 du mois.

Durant l'hiver 1922-23, au moins un fuselage Canuck sans voilures servit à remorquer des skieurs à St-Jovite.



Fairchild Aerial Surveys (Canada) Ltée., de Lac-à-la-Tortue, loua de la Curtiss Exhibition Co., de Long Island NY, un biplan Standard J-1 équipé de skis pour l'hiver 1923-24, de sorte qu'ils puissent offrir leurs services à l'année longue. Cependant, il ne fut presque pas utilisé. L'hiver suivant, leur hydravion Huff-Daland Petrel avec un moteur Wright Hispano-Suiza refroidit au liquide fut muni de skis et utilisé pour fins de photographie aérienne.

Publié pour la première fois en 1999

Les opérations hivernales relativement fiables de la compagnie durent attendre la mise en service du moteur en étoile Wright-Whirlwind, installé initialement sur le Petrel vers la fin de 1926.

Le pilotage de brousse, de façon fiable à l'année longue, ne commença qu'avec l'introduction du monoplan Fairchild FC-2 avec cabine chauffée et muni du moteur Wright-Whirlwind durant l'hiver 1927-28. La première version d'un hydravion convertible livré au Canada, fut à Fairchild Aerial Surveys au Lac-à-la-Tortue durant l'été de 1927.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "George Fuller". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Sources:

Journaux contemporains

CAHS JOURNAL, Canadian Aviation Historical Society

Vol.9 No.2 Été 1971, Vol.21 No.3 Automne 1983.

Ellis, John R., The Canadian Civil Aircraft Register, 1920 to 1928.

Molson, K.M. et H. A. Taylor, Canadian Aircraft Since 1909.