

Cent ans d'aviation... au Québec



Deux Blériot XI sur le site de Pointe-Claire.
La Scarabée est à droite

L'année 2010 célèbrera le centenaire des premiers avions au Québec.

C'est à l'été 1910 que les Québécois entendirent pour la première fois le vrombissement des avions, lors d'une semaine de l'aviation à Pointe-Claire. Celle-ci fut qualifiée (exagérément) de « plus grand meeting d'aviation du monde ». Le premier événement du genre au Canada se déroula du 25 juin au 5 juillet, connaissant un succès retentissant. Une quinzaine d'aviateurs, aéronautes et parachutistes s'y présentèrent, dont cinq pilotes de l'organisation des frères Wright. C'est à l'un d'eux, le réputé Walter Brookins (1888-1953), que revint l'honneur d'exécuter la première envolée d'un avion au Québec, le 25 juin 1910. Le vol dura sept minutes. Âgé d'à peine 22 ans, Brookins pilotait un biplan Wright connu des spécialistes comme étant du type « Transitional Model A » (confondu parfois avec le « Model B »). Fait à signaler: leur moteur de 30 chevaux n'étant pas assez puissant, ces avions décollaient à partir d'un rail; l'élan était généré par une catapulte propulsée par un poids tombant d'une tourelle.

Mais la grande vedette de la semaine fut sans contredit le Français Jacques de Lesseps (1883-1927), représentant l'organisation Blériot. À peine un mois auparavant, l'aristocrate (fils du compte Ferdinand de Lesseps, bâtisseur du canal de Suez) avait réussi la deuxième traversée de la Manche, aux commandes - tout comme Louis Blériot un an avant lui - d'un avion Blériot XI baptisé « Le Scarabée ». Le 2 juillet, avec le même appareil, de Lesseps triomphait en survolant la ville de Montréal, une périlleuse boucle d'une soixantaine de kilomètres qu'il accomplit très précisément en 49 minutes... et 3 secondes!

En fait, l'aviateur français s'était amené à Montréal avec deux Blériot XI: le fameux Scarabée, doté d'un moteur Gnome de 50 chevaux, ainsi qu'un modèle moins performant à moteur Anzani de 25 chevaux, avec lequel de Lesseps exécuta de brèves envolées à la suite de Brookins la première journée, de même que dans les jours qui suivirent.



Walter Brookins (Coll. F.H.Ellis)

WALTER BROOKINS

Il est facile de prédire qu'avec trois répliques d'avions Blériot XI actuellement en construction dans la région montréalaise, les commémorations entourant le centenaire de l'aviation au Québec focaliseront sur les exploits de Jacques de Lesseps, reléguant quelque peu au second plan la performance de Walter Brookins et des avions Wright. Brookins était pourtant lui aussi un fameux pilote. Jacques de Lesseps était le premier à reconnaître les mérites de l'Américain: « Ce que j'ai fait est tout simple et ne mérite pas tant de félicitations. Walter

Brookins fait tous les jours aussi bien que moi ». Les deux hommes se vouaient un respect mutuel et, hormis les membres de l'organisation, de Lesseps fut le premier passager que Brookins invita à bord de son appareil.



Brookins aux commandes de son biplan Wright à Pointe-Claire

Deux semaines plus tôt à Indianapolis, Brookins avait établi un record d'altitude en montant à 4 384 pieds. Le 11 juillet à Atlantic City, quelques jours après son passage à Pointe-Claire, l'aviateur pulvérisa sa propre marque en grim pant à 6 175 pieds. L'ascension dura 1 heure et 4 minutes, au terme de laquelle l'aéroplane tomba en panne sèche et descendit sans moteur. C'est également à Atlantic City que Brookins réalisa le premier vol de nuit en Amérique. Le 29 septembre, il établissait un record de distance en volant de Chicago à St-Louis. Brookins participa à une dizaine de pageants aériens au cours de la seule année 1910. Le jeune pilote épatait les foules par ses descentes serrées en spirale (manoeuvre qu'on appelait



Jacques de Lesseps
en vol à bord du Scarabée



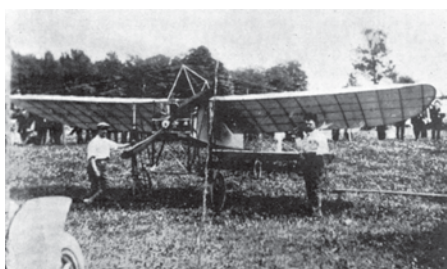
Jacques de Lesseps

«Brookins Spiral Drop»), de même qu'en bouclant des virages complets en seulement cinq secondes et demie!

Walter Richard Brookins était né à Dayton en 1888, dans le même quartier qu'Orville et Wilbur Wright habitaient. Enfant, il passait d'ailleurs tout son temps dans l'atelier des frères Wright qui, dans l'espoir de se débarrasser de lui, promettaient de lui apprendre à voler un jour, s'il les laissait travailler tranquille! Lorsque les Wright décidèrent de mettre sur pied une équipe de démonstration, Brookins fut le premier pilote civil qu'ils formèrent. Il effectua son premier solo le 28 mars 1910, après seulement deux heures et demie de formation. Brookins entraîna ensuite les autres pilotes de l'équipe Wright, qui vinrent trois mois plus tard avec lui à Pointe-Claire.

BLÉRIOT VERSUS WRIGHT

La rivalité entre les monoplans Blériot et les biplans Wright était un sujet chaudement débattu à chaque meeting aérien. Si les performances des avions Wright paraissaient supérieures, l'usage d'une catapulte au décollage leur portait ombrage. À l'opposé, la traversée de la Manche par Louis Blériot, en 1909, avait marqué l'imaginaire collectif et bouleversé les mentalités. Les avions Blériot demeuraient depuis les favoris des foules. Comme l'écrivait le reporter du Daily Star de Toronto, présent à Pointe-Claire [notre traduction]: «Vous savez en une seconde qu'une machine Blériot ne peut être qu'une chose: une machine volante; tandis que le modèle Wright peut être n'importe quoi...»



Le Scarabée de Jacques de Lesseps

Le Blériot est une belle et gracieuse création, un amalgame du poisson et de l'oiseau». Cette fascination pour le Blériot se poursuit de nos jours, parmi les amateurs d'avions antiques.

DES AVIONS AUPARAVANT AU QUÉBEC ?

Étonnamment, les archives indiquent qu'un certain nombre d'avions étaient présents en sol québécois avant le pageant de Pointe-Claire. Grâce aux recherches menées notamment par l'historien de l'aviation George Fuller, on sait que dès mars 1909 la firme Franco-American Automobile Co., de Montréal, annonçait la vente d'avions Voisin et de planeurs Chanute. On ignore si aucune commande

ses deux Blériot. Il a réussi le 26 juillet 1910 une envolée d'une soixantaine de kilomètres au-dessus du centre-ville, à partir du parc d'amusement de l'île Gros Bois (dans l'actuel parc des îles de Boucherville). L'événement fit à nouveau sensation. Avant de quitter pour la France, de Lesseps vendit ses appareils au propriétaire du parc. Une semaine plus tard, le journal Montreal Daily Star rapportait l'écrasement du Blériot XI à moteur Anzani, piloté par un mécanicien inexpérimenté. Quant au Scarabée, il réalisa l'année suivante un autre exploit : le premier vol au-dessus de la ville de La Havane, à Cuba, piloté par le Torontois St-Croix Johnstone.



Un dirigeable participant au pageant de Pointe-Claire

ne fut jamais passée. Par contre un an plus tard, en mars 1910, deux monoplans de types Blériot et Antoinette, appartenant à Stanley Yale Beach de New York, étaient exposés au Coliseum de Montréal, à l'occasion du quatrième Annual Motor Show. Le journal The Gazette du 17 mai 1910 révèle aussi qu'un appareil de type Blériot XI était arrivé la veille, à Montréal, à bord du navire S.S. Sardinian en provenance de France. L'avion était la propriété d'un dénommé Jean Versailles. Enfin, on sait qu'à la même période un certain William Carruthers, de Montréal possédait lui aussi un Blériot XI à moteur Anzani. L'appareil fut mis à la disposition de divers aviateurs lors du meeting de Pointe-Claire.

Se pourrait-il qu'un de ces aéroplanes ait pu voler dans le ciel québécois avant les envolées historiques de Walter Brookins et Jacques de Lesseps? Un tel accomplissement serait difficilement passé inaperçu.

L'APRÈS POINTE-CLAIRE

Après la semaine d'aviation de Pointe-Claire, la troupe partit réitérer ses exploits à Toronto, à l'occasion d'un rassemblement similaire. Puis Jacques de Lesseps revint s'exhiber à Montréal avec

Par la suite, Jacques de Lesseps se maria à une Canadienne et retourna vivre à Paris. Au cours de la Première Guerre mondiale, il compléta 95 missions de bombardement, plus un grand nombre de vols de reconnaissance et de photographie aérienne, se méritant la Croix de guerre, la Légion d'Honneur et la Distinguished Service Cross américaine. Il revint au Québec en 1926, à titre de chef-pilote de la Compagnie Aérienne Franco-Canadienne. Spécialisée dans la photographie aérienne, cette firme établit sa base principale à Gaspé. Malheureusement, Jacques de Lesseps trouva la mort l'année suivante dans l'écrasement de son hydravion dans le fleuve Saint-Laurent, victime du brouillard. Il est inhumé au cimetière de Gaspé, où un impressionnant monument a été érigé en sa mémoire. ■

Société d'histoire de l'aviation canadienne
Canadian Aviation Historical Society