

L'École élémentaire d'aviation de Windsor Mills

L'âge des apprentis-pilotes varie de 18 à 28 ans — Séjour de sept semaines — Un petit village — Premier vol — Douze instructeurs — Programme de la journée

Ottawa, 21. — (Du "Service de l'Information") — Sur un vaste plateau qui domine les verts et luxuriants vallons des Cantons de l'Est se déroule le terrain de l'École élémentaire d'aviation No 4, école créée en exécution du plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique.

C'est de là que, du matin au crépuscule, s'envolent, tels des aiglons essayant leurs ailes, les appareils d'entraînement élémentaire Fleet Finch. De couleur jaune brillant, les avions guidés par la main d'instructeurs expérimentés s'élancent dans le ciel clair et bleu, puis, confiés aux jeunes apprentis-pilotes, plutôt craintifs et hésitants, ils voltigent avec prudence à une altitude moins élevée.

Lorsque le programme d'entraînement massif aura reçu son application intégrale, on comptera 26 écoles élémentaires d'aviation. Ces écoles constitueront la première maille d'une chaîne sans fin destinée à alimenter constamment la vaste machine qui a nom les forces aériennes de l'Empire britannique.

L'école en question, située à Windsor Mills, à quelque 10 milles de Sherbrooke et à égale distance de la frontière des Etats-Unis, a été ouverte vers la mi-juin. Elle est maintenant en plein fonctionnement. Les élèves y font preuve d'un ardeur qui n'est égalée que par le zèle des instructeurs. C'est dire qu'un enthousiasme de bon aloi anime élèves et professeurs.

Les apprentis-pilotes se rendent à l'école élémentaire après un stage à l'une des trois écoles préparatoires d'entraînement, où, en même temps que les règles à la base de la discipline de l'aviation, ils ont appris les principes de l'aéronautique et les rudiments de la guerre aérienne.

A l'école élémentaire, l'âge des apprentis-pilotes varie de 18 à 28 ans. Tous jouissent d'une excellente santé et présentent une constitution physique parfaite, ayant subi avec succès le rigoureux examen médical imposé par les règlements du C.A.R.C. Recrutés au sein de familles riches ou pauvres, étudiants ou employés de bureau, cultivateurs ou citadins, les élèves arrivent de toutes les parties du Canada, voire des Etats-Unis. Nous avons rencontré là un solide gaillard à la moustache noire qui a quitté la Sûreté de Montréal pour apprendre à vaincre des ennemis plus dangereux que les voleurs de grand chemin et les détoursseurs de bourses.

SEPT SEMAINES

Durant leur séjour de sept semaines à l'école élémentaire, les futurs pilotes apprennent les premiers principes de l'aéronautique. A Windsor Mills, plusieurs élèves des premières classes n'étaient jamais montés en avion avant le jour où, à cette école, ils ont bouclé d'une main un peu tremblante la ceinture les fixant au siège d'un "Fleet Finch". Et pourtant, à leur départ de l'école, ils sont devenus des pilotes suffisamment formés pour être en mesure de conduire un avion et de parler à toute éventualité en cours de route.

Toutefois, pour l'armée de l'air, cela ne suffit pas. Aussi bien, en quittant l'école élémentaire, les jeunes pilotes se rendent-ils à l'une des 16 écoles d'aviation militaire pour y suivre, sur des appareils plus rapides, le cours intermédiaire et supérieur d'aviation. De là, ils feront un stage à une école de bombardement et de tir, — au nombre de dix au Canada, — avant d'être assignés à une escadrille où ils se spécialiseront dans les initiatives propres à telle ou telle escadrille.

A leur arrivée, les aspirants-pilotes sont reçus par le lieutenant de section Clark Fee, un vétéran du C.A.R.C., né à Sudbury, Ontario, et par Tom Wrathall, instructeur en chef et gérant de la section civile. Le lieutenant de section Fee agit comme surveillant pour le compte du C.A.R.C. et collabore étroitement avec M. Wrathall, représentant le "Montreal Light Aeroplane Club", organisme qui maintient l'école en opération en vertu d'un contrat avec le gouvernement fédéral.

Par ses dimensions et le nombre de ses bâtiments, l'école de Windsor Mills constitue un petit village. Dans les casernes, où sont logés durant sept semaines, les mécaniciens de deuxième classe et les autres élèves, des lits à deux étages permettent d'économiser le maximum d'espace. Les élèves font leur lit et maintiennent les locaux dans un état de propreté parfaite, comme le montre une inspection quotidienne. Pour le repas, ils se réunissent au mess situé en face du réfectoire du personnel civil qui, également, est logé à part.

Quant aux officiers, leurs locaux d'habitation et leur mess sont établis près du petit terrain de manoeuvre. De l'autre côté, on aperçoit un édifice, long et bas, abritant les classes où se donnent les cours de théorie et sciences connexes à l'aviation.

A l'extrémité du vaste champ d'aviation, utilisé autrefois comme terrain d'atterrissage d'urgence pour les avions d'Air-Canada faisant le trajet entre Montréal et les Provinces Maritimes, on aperçoit un immense hangar. Chaque matin, les moteurs lancent aux échos de la vallée leurs vrillisements sonores et rythmés, pendant qu'élèves et instructeurs ayaient en hâte leur dernière tasse de café. Parachute au dos, ils s'embarquent dans le bi-place. Les ceintures de sûreté sont bouclées. Commandes, contrôles et moteurs reçoivent une dernière visite, le panneau vitré glisse en place au-dessus des têtes puis, après une course sur l'aire de décollage, le biplan quitte légèrement le sol, tel un grand oiseau s'envolant dans l'espace.

Grâce aux écouteurs et au tube acoustique dont ils sont munis, l'instructeur et son élève peuvent se parler en dépit des trépidations de la puissante 125 chevaux qui ronronne à l'avant de l'appareil. La main sur le levier de double commande, l'aspirant-pilote exécute chaque mouvement imprimé par l'instructeur, jusqu'à ce qu'il soit familiarisé avec chaque manoeuvre.

Arrive enfin le moment si longtemps attendu où, suffisamment formé, le novice reçoit des lèvres souriantes de l'instructeur l'ordre d'entreprendre son premier vol solo.

PREMIER VOL

Seul dans la carlingue, en face d'indicateurs et de commandes dont il ignorait l'usage encore la lecture et la manoeuvre, l'apprenti conduit son appareil tout équilibré et, par un geste déterminé, s'élève lentement de terre vent debout. Impression inoubliable: pour la première fois il est seul dans le ciel; il vogue dans l'azur à la rencontre des nuages d'un blanc ouaté: rien ne le retient; il s'évade si bien qu'il a l'impression d'échapper aux lois de la nature, de ne plus être dans un avion, mais quelque part, désincarné, perdu dans l'aveuglant espace et suivant le vol de cet insecte de métal... Mais voi-

ci que, revenant à la réalité, le pilote qui que vers le sol et, glissant d'une marche insensible, accomplit son premier atterrissage.

Il n'est pas encore un pilote accompli loin de là, mais il a franchi la première étape. Vient ensuite une série de manoeuvres plus compliquées comme, par exemple, le vol en formation, le redressement après un vrillé, le vol au-dessus d'un terrain accidenté, enfin, quelques tours d'acrobatie élémentaire. Chaque leçon signifie du travail et encore du travail.

Evidemment, il s'en trouve qui ne peuvent jamais se passer d'instructeur. S' donc, après douze heures de leçons, l'instructeur se rend compte que l'élève n'est pas encore prêt à conduire seul un avion il en vient à la conclusion, bien à contre-cœur, et après consultation avec le lieutenant de section Fee, que l'aspirant ne possède pas les qualités nécessaires pour devenir pilote. Dans certains cas quelques heures suffisent pour fixer l'instructeur sur ce point. Les élèves qui abandonnent le cours de pilotage demandent d'ordinaire d'être affectés à un autre service de l'aéronautique.

ALEX. LAJOIE

L'école compte douze instructeurs, tous des civils, anciens pilotes dans l'aviation civile ou vétérans de l'armée de l'air. L'un d'eux a fait du service au Canada et aux Indes. Un autre, Alex. Lajoie, fameux directeur d'un orchestre de danse à Montréal, s'est adonné à l'aviation comme passe-temps, avant de suivre un cours d'aviation militaire et de se qualifier pour l'emploi qu'il détient présentement ici. D'autres instructeurs sont membres de clubs d'aviation amateurs.

Les élèves suivent également des cours sur terre. Ainsi, tandis que, pour la moitié, les aspirants sont en classe, les autres s'emploient au pilotage des aéronefs. Après le dîner, les rôles sont intervertis. Les classes de théorie comportent l'enseignement des principes de l'aéronautique, de la construction d'avions, du mécanisme des aéronefs, de la navigation aérienne, de l'armement des aéronefs, enfin des transmissions. De plus, les élèves se familiarisent avec les mitrailleuses, pratiquant le tir sur des avions de dimensions réduites et fixés à de longues perches que meuvent des hommes postés à l'abri, dans des tranchées. Ils passent de longues heures dans un avion d'entraînement "Link": petit appareil muni d'une carlingue de dimensions réglementaires et doté d'un jeu complet d'instruments et de commandes. Comme il répond à la moindre manoeuvre des commandes, le "Link" constitue un excellent appareil d'entraînement, vu qu'il reproduit sur le sol les mouvements mêmes d'un appareil en plein vol.

Avec l'envoi quotidien, les cours de théorie, l'exercice du tir, la manoeuvre du "Link", le programme de la journée est bien rempli. Toutefois, il y a place pour la récréation: balle aux buts, palet, bain dans le lac Brompton, vues animées à Windsor Mills ou à Sherbrooke, tels sont les amusements qui s'offrent aux élèves durant les heures de loisir.

A l'entrée du terrain de l'école, le YMCA et le YWCA sont à rénover une habitation pour en faire un centre de récréation et de réunion. On trouvera là un débit de sandwiches et de liqueurs de tempérance, un cabinet de lecture, des tables de "ping-pong", voire une mignonne salle de danse. Il va sans dire que l'école comporte en outre une cantine.

Vingt hommes doivent sans cesse demeurer au camp en cas d'incendie ou autre éventualité. Pour les autres, la rentrée est fixée à 11 heures du soir. Il y a, de plus, les permissions de fin de semaine.

Pendant que les élèves se reposent, des experts-mécaniciens passent en revue les 27 avions "Fleet" qui, durant toute la journée, ont servi aux envolées. L'ingénieur en chef était auparavant un mécanicien en aviation civile, dans l'Ouest canadien. Nombre de mécaniciens travaillant sous ses ordres à la vérification des moteurs et des contrôles au remplacement des pièces usées ou encore légèrement endommagées par suite d'un atterrissage un peu lourd, ont déjà été employé dans des hangars dotés d'un outillage des plus rudimentaires et situés dans des régions minières éloignées.

Les robustes appareils volent sans répit, tantôt sous la double direction d'un instructeur et de son élève, tantôt obéissant aux manoeuvres d'un apprenti cherchant à se perfectionner. Les heures de vol, à l'école élémentaire, s'établissent à 50, réparties à peu près également entre les envolées avec un instructeur et celles où l'aspirant pilote dirige seul l'appareil. C'est là la première étape des 150 à 200 heures de vol dont devront justifier les élèves avant de faire du service actif dans l'armée de l'Air.