

Le Fana de l'Aviation



RF-86 "Sabre"

Missions secrètes
au-dessus de l'URSS

Records: les avions "Grand Raid" d'Albert Caquot
Retrouaille: un Douglas C-47
retrouve la Normandie de sa jeunesse

L 19853 - 459 - F: 6,10 €



59 - 6,10 € mensuel - Février 2008

10 € - BEL/LUX: 7,00 € - CH: 11,80 FS -
75 \$ CA - AND: 6,10 € -
PORT. Cont.: 7,20 NCL\$; 7,60 XPF -
8000 XPF - POLA: 1350 XPF

Au secours du "Lodestar" CF-CPA dans le Grand Nord canadien



JEAN PRONOVOST

Une équipe de passionnés canadiens s'est lancée dans le difficile projet de récupérer dans le Grand Nord canadien un historique Lockheed "Lodestar" qui s'y est posé en catastrophe en 1960. L'été dernier, une évaluation de la structure de l'épave, retrouvée en 2004, les a amenés à opter pour une remise en état sommaire sur place, plutôt qu'un démontage et un transport sur traîneau ou sous hélicoptère. L'équipe consacrera les deux prochains étés à remplacer les moteurs, réparer l'aile gauche, changer poulies et câbles, installer les instruments nécessaires dans l'optique de faire décoller l'avion durant l'hiver 2010, depuis une piste sommaire de neige tassée et gelée, pour un unique vol de convoyage vers Saint-Hyacinthe, au Québec. Le Lockheed 18 "Lodestar" immatriculé CF-CPA faisait à l'origine partie d'un lot destiné aux forces aériennes des Indes néerlandaise, basée à Java en 1940. Cependant, l'invasion japonaise amena les Américains à le saisir; le Lockheed 18 devint donc C-60 et reçut le matricule militaire 42-108787. Inutilisé, il fut vendu à la Canadian Pacific Airlines en 1943 qui le fit immatriculer CF-CPA. En 1950, le CF-CPA fut vendu à la Hollinger Ungava Transport de Sept-Iles, au Québec, qui l'utilisa cinq ans avant de le vendre à E. D. Bourque Aerial Photography, une société d'Ottawa. Le 20 août 1960, une panne d'essence se termina en atterrissage forcé à quelque 165 km de Schefferville, dans le Nord du Québec. L'avion ne subit que des dommages superficiels, mais

l'inaccessibilité du lieu fit abandonner tout espoir de récupération au propriétaire. Le Lockheed a été repéré au cours de l'été 2004 par Patrick Cloutier, pilote de brousse qui transportait ce jour-là des pêcheurs sportifs. Intrigué par la forme qu'il avait aperçue noyée dans les broussailles, il fit des recherches et apprit qu'il s'agissait du Lockheed 18 CF-CPA de Canadian Pacific Airlines. Le projet CF-CPA fut formé lorsque Marcel Deschamps, fondateur d'Air Marcel, entreprise spécialisée dans la restauration d'avions anciens, acheta l'épave en septembre 2006. La flotte d'Air Marcel comprend à ce jour un Boeing Stearman de 1943, un Globe "Swift" de 1946, un Piper "Cub" de 1946, un CJ-6A Nanchang de 1965 et une réplique du Pietenpol. Son atelier travaille en ce moment à la réfection d'un deuxième Stearman et à la construction d'une réplique de Blériot XII militaire. Lors d'une première mission durant tout le mois d'août dernier, l'avion a été soulevé du sol marécageux afin de permettre à des spécialistes d'en faire un examen minutieux. Plusieurs options ont alors été étudiées pour le sortir du marécage et le rapatrier vers Sainte-Hyacinthe :

- démanteler l'avion sur place et transporter les pièces jusqu'à Schefferville en traîneau, et de là vers Sainte-Hyacinthe en camion;
- transporter l'avion démonté sous un hélicoptère spécialisé jusqu'à Schefferville, puis jusqu'à Sainte-Hyacinthe par train. Ce plan prendrait moins de temps mais poserait plus de risques : si quelque difficulté survenait, le pilote serait

forcé de larguer sa cargaison ;
 – réparer et certifier l'avion sur le site même ; c'est cette option qui a été retenue au vu du bon état général de la cellule. Une fois à Sainte-Hyacinthe, la durée de la restauration est estimée entre sept à dix ans. Les progrès de cette aventure pourront être suivis sur le site www.cf-cpa.ca

Michel Côté

Ci-dessus et ci-dessous, la première mission en août dernier a permis le relevage et l'inspection détaillée de la cellule.



JEAN PRONOVOST