

# Le Corps d'Aviation Royal Canadien

## Les relations extérieures

Le cours d'entraînement aérien que reçoivent les jeunes gens qui se préparent à l'aviation d'après le plan du Commonwealth britannique est le meilleur au monde. Il est fondé sur le fameux système Gosport, qui a été dûment éprouvé et mis au point par la *Royal Air Force*. Cette méthode a été adoptée par tout l'Empire britannique et par nombre d'autres pays; c'est celle qui forme la base de l'enseignement de l'aéronautique aux Etats-Unis.

L'expérience acquise au cours de la première grande guerre n'a pas peu contribué au développement et à la modernisation du système Gosport, dont l'origine remonte à 1917. C'est en effet à l'aérodrome de Gosport, en Angleterre, que les instructeurs de la *Royal Air Force* réussirent, pour la première fois, à parler à leurs élèves en cours de vol et à leur donner des instructions verbales, d'emblée plus efficaces que le langage par signes employé jusqu'alors ou que la théorie enseignée en classe. Dans les années qui suivirent, le système fut soigneusement amélioré grâce à l'instruction de l'Ecole d'aviation centrale où tous les moniteurs qui se destinent au "professorat" de l'aviation doivent passer. C'est là qu'ils apprennent à enseigner l'art de voler d'après la méthode classique adoptée par la *Royal Air Force*.

Le Canada a aussi son Ecole d'aviation centrale située à Trenton, dans l'Ontario. On y forme, d'après la méthode Gosport modernisée, des instructeurs de première force qui, par la suite, transmettront leur science à des milliers d'aspirants-pilotes fréquentant les écoles créées pour la mise en oeuvre du plan britannique. Ce cours scientifique, préparé et minutieusement élaboré en vue de la formation de pilotes de grande classe, n'en est pas moins accompagné d'un code rigide de règlements "préventifs" auxquels sont astreints et les instructeurs et les élèves afin d'assurer leur sécurité et la préservation de l'avion.

Vu que dans tous les pays l'expérience a démontré que, pour la majeure partie, les accidents sont imputables au facteur humain, on s'efforce, dès le début du cours, d'inculquer aux instructeurs comme aux élèves, des principes visant à les protéger contre les dangers inhérents au métier. De là, toute une série de précautions que doivent prendre ceux qui se destinent à l'aviation de façon qu'ils puissent par la suite être guidés par leur seul instinct.

Le Corps d'aviation royal Canadien a élaboré un système qui, dans toute la mesure du possible, a réduit au minimum, les accidents imputables au pilote ou à l'aspirant. Tout d'abord, seuls les sujets les plus aptes du point de vue physique à faire de l'aviation sont acceptés. Le candidat — qu'il soit moniteur ou simple aspirant — doit subir des examens spéciaux afin d'établir son aptitude pour les envolées très rapides ou à haute altitude. Un médecin surveille constamment la santé de l'élève et l'examine de nouveau chaque fois qu'il a été atteint d'une maladie ou qu'il a été victime d'un accident en cours de vol. On s'efforce de procurer au pilote le plus de confort possible, et, lorsqu'il fait une envolée, on l'entoure de toutes les précautions: lunettes munies de verres de sûreté, etc.

L'habileté et les aptitudes du candidat étant établies, le C.A.R.C. appuie sur la nécessité d'une visite périodique à fond du moteur et de la cellule. Chaque jour, des mécaniciens experts examinent minutieusement le moteur et la charpente de l'avion et n'en permettent l'usage que si tout est en parfait état. Un placard spécial portant la mention: "Serviceable" est alors apposé sur l'appareil qui a, d'ailleurs, subi au préalable une envolée-épreuve. On fait en outre subir périodiquement à tous les avions des inspections au cours desquelles chaque pièce du moteur et de la charpente est examinée. Les parties défectueuses sont alors remplacées. Les instruments de bord sont de même régulièrement "passés au crible".

Bien qu'ils aient été triés sur le volet et choisis en raison de leur compétence pour l'enseignement élémentaire ou supérieur, les instructeurs doivent de temps à autre se présenter à l'examen médical. Le règlement prévoit aussi des périodes de repos obligatoires.

Enfin, on a prévu aux accidents imputables aux erreurs de jugement ou au manque de discipline en cours de vol. De même que dans une ville l'on doit réglementer et régulariser le trafic, de même aussi doit-il exister des règlements de circulation aérienne. Ainsi, un avion doit toujours survoler l'aérodrome dans le même sens. De plus, à 1000 pieds d'altitude "la route" est réservée aux appareils sur le point d'atterrir ou de s'envoler.

Puis, il y a des règlements que doivent observer les pilotes qui évoluent sur le terrain. Il leur incombe, en effet, de surveiller attentivement les signaux du poste-vigie. En effet, les avions qui atterrissent ont toujours la préséance, il faut leur laisser le champ libre. La nuit, les opérations des aéronefs s'effectuent à l'aide de signaux lumineux ou radiophoniques.

Avant de prendre son départ, tout avion doit avoir reçu l'autorisation du directeur de piste. L'acrobatie aérienne qui doit se pratiquer à une altitude minimum de 3,000 pieds n'est permise qu'aux élèves accompagnée d'instructeurs ou aux pilotes dûment qualifiés. Toute descente en vrille doit prendre fin dès que l'appareil est parvenu à une altitude de 3,000 pieds. Seuls les avions les plus légers peuvent être employés à des plongées de cette nature. Le vol en ras de mottes est interdit. Si un avion descend à moins de 1000 pieds d'altitude, le pilote est tenu d'expliquer les motifs qui l'ont contraint à en agir ainsi.

Tous les pilotes du Corps d'aviation royal Canadien reçoivent des renseignements précis sur la délimitation des territoires restreints et interdits, des zones de bombardement ou de tir. Il leur est strictement défendu de fréquenter les routes aériennes que parcourent les avions commerciaux. Lorsqu'un pilote entreprend une randonnée, il est tenu de prendre maintes précautions. Non seulement doit-il se renseigner sur les conditions atmosphériques auxquelles il aura à faire face en cours de vol mais il lui incombe, aussi de relever avec le plus grand soin l'itinéraire prévu. Pour le cas où l'avion serait forcé d'atterrir dans une région inhabitée, le pilote doit avoir à son bord une certaine quantité de nourriture, et l'équipement d'urgence indispensable pour faire face à la situation. Le départ et le lieu de destination sont signalés ainsi que l'arrivée de l'avion à l'autre aérodrome.

Les gros aéronefs sont munis d'appareils de T.S.F. afin de se tenir constamment en contact avec les postes terrestres. Dans le cas d'hydravions ou de "navires volants", ils sont requis de maintenir une altitude qui permettra d'effectuer en toute sûreté un atterrissage en vol plané.

L'on sait que, au Canada comme en n'importe quel pays, l'entraînement aérien comporte un élément de risque. Cela est évident. Mais le nombre des "mésaventures" va sans cesse diminuant. Lorsqu'un accident ou incident se produit, le C.A.R.C. ouvre immédiatement une enquête afin d'en déterminer la cause et d'en tirer la leçon qui précipitera à la répétition d'une telle catastrophe.

Vu l'état d'urgence qui règne en Angleterre, l'entraînement a été nécessairement accéléré, mais aucune des précautions précitées n'a été éliminée. Une telle accélération a été possible grâce à l'ouverture d'écoles bien avant la date prévue d'après le plan arrêté et à la réduction de la période d'entraînement. Encore convient-il d'ajouter, que cette réduction n'a pas été motivée par le manque d'instructeurs compétents, ni par un "bourrage de crâne" insolite. On y aurait d'ailleurs perdu à vouloir hâter ainsi la formation des pilotes, car pour préparer un bon pilote — et c'est à quoi tendent tous nos efforts — il est essentiel d'édifier sur une base solide, chose impossible si l'on brûle les étapes.