



# Spectacle Aérien

24 juin 1984



La dernière envolée

# Un mot du Commandant de la Base

*Cher Saguenéens et Jeannois,*

*C'est avec joie que la Base des Forces canadiennes de Bagotville vous accueille aujourd'hui à son spectacle aérien. En mon nom personnel et au nom de tous les militaires et employés civils de la base, permettez-moi de vous souhaiter la plus cordiale bienvenue.*

*C'est là une journée bien spéciale: la clôture des Fêtes du Saguenay, la fête des Canadiens français ce, à la veille de notre fête nationale laquelle coïncide avec la fin de l'aire Voodoo à la base de Bagotville. C'est avec fierté que nous tenons à partager avec vous aujourd'hui une "journée dans la vie de votre base".*

*Nous souhaitons que cette journée du spectacle aérien vous plaise et vous aide à mieux apprécier la polyvalence des Forces canadiennes. Nous sommes ici pour "Servir" et pour le maintien de la paix.*

*A tous, la plus cordiale Bienvenue et une très agréable journée.*

**Col. C. Bertrand**

**Commandant BFC Bagotville**



Published monthly under the authority of Col. C. Bertrand, Base Commander CFB Bagotville, as unofficial newspaper for the Base. Opinions expressed in the Phare-Beacon are not necessarily shared by the editor or the Department of National Defence. The editor reserves the right to reject any part of articles or advertising material.

In case of typographical error, no goods may be sold and difference charged to this newspaper whose liability is limited to a refund of the space charge for the erroneous item.

Annual subscription: \$10.00.

Publié mensuellement sous l'autorité du Col. C. Bertrand, commandant de la BFC Bagotville, mais sans caractère officiel. Les opinions exprimées dans le Phare-Beacon ne sont pas nécessairement celles de l'éditeur ou du ministère de la Défense Nationale. L'éditeur se réserve le droit de rejeter toute partie des articles ou des annonces.

En cas d'erreur typographique sur le prix d'une marchandise offerte, on n'a pas le droit de la vendre et de réclamer la différence au journal, dont la responsabilité est limitée au remboursement du coût de l'annonce qui contient l'erreur.

Abonnement annuel: \$10.00.

## Le PHARE-BEACON

CFB Bagotville, Bagotville, P.Q., G0V 1A0  
Tél.: (418) 677-2040, local 2573

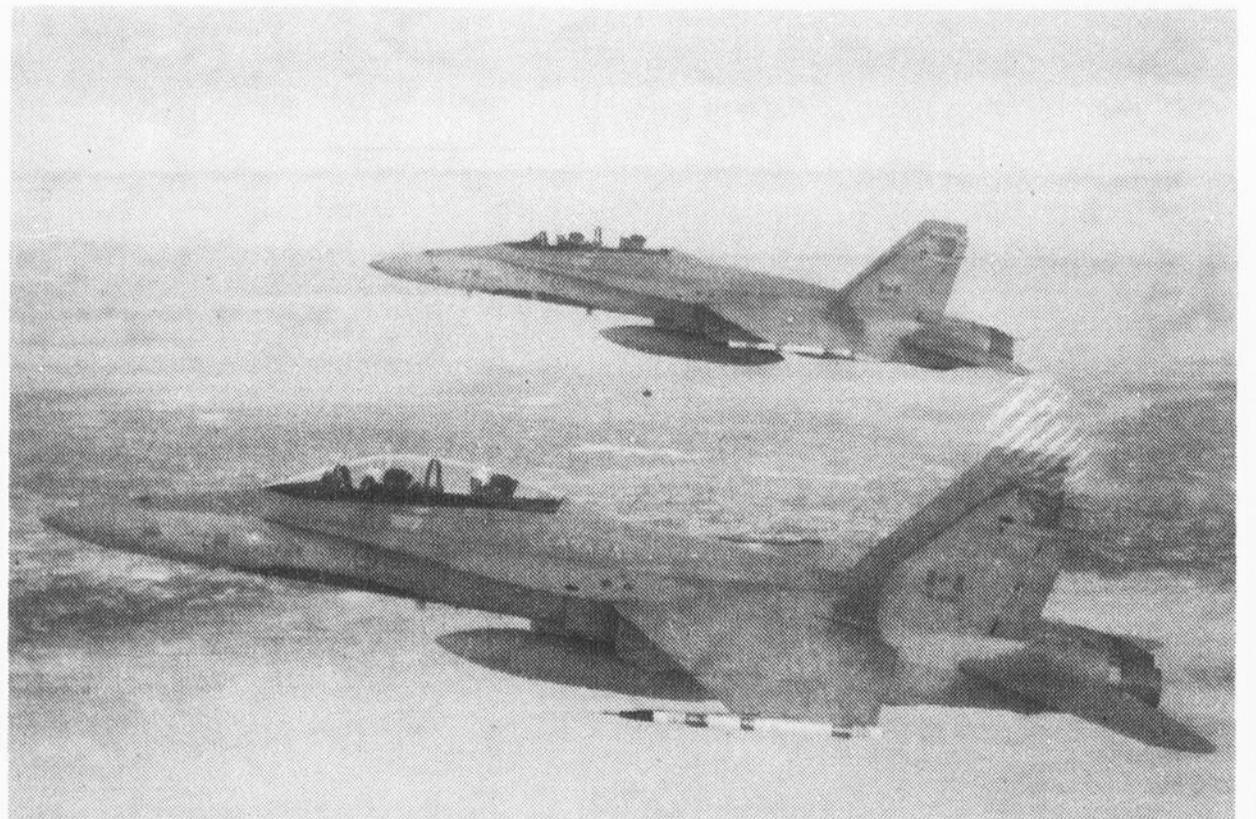
Editeur/Editor  
Editeur-adjoint/Assistant Editor  
Publicité/Advertising  
Distribution/Tirage  
Comptabilité/Accounts

Yvon Desjardins	2567
Michel Brassard	2532
Raymond Blackburn	2569/2390
Marc Laroche	2570
S. Gravel	2238
Guyaine Boivin	2390
Joane Thibault	2677
Jim Young	2269
Michel Dupont	2326
Sylvie Cusson	544-7977
Therese Brabant	2698
Jean Campbell	2596
Jerry Sylvestre	2384
Thérèse Cloutier	543-4238

Mise en page/Layout  
Disponibilité des articles/Article Availability  
Montage/Editing

Journalistes/Reporters

Artiste-graphiste Gérard Grenier



**L'escadron 425 recevra bientôt des appareils CF-18, comme ceux que nous voyons ci-dessus, survolant l'espace aérien canadien.**



Chers lecteurs,  
L'équipe de production du journal le "Phare/Beacon" aimerait vous inviter à venir assister au spectacle aérien qui aura lieu dimanche le 24 juin 1984 à la Base des Forces Canadiennes de Bagotville.

Ceci est sans doute votre premier contact avec notre publication. Le "Phare/Beacon" est le journal non officiel de la BFC Bagotville. Il regroupe habituellement les articles et photographies soumises par les différentes sections de la Base

afin de renseigner le personnel sur l'actualité militaire et les activités sociales de la Base.

Publié mensuellement, il est distribué à la communauté militaire ainsi qu'aux grandes entreprises régionales.

Le "Phare/Beacon" a accepté de préparer cette édition spéciale dans le but de renseigner la population du Saguenay-Lac-St-Jean sur certaines unités de la Base de Bagotville ainsi que sur les activités qui auront lieu lors du spectacle

aérien 1984. Ainsi, vous retrouverez dans les prochaines pages un historique des unités de la Base et de l'Aviation Royale Canadienne qui fête cette année son 60ième anniversaire.

Lors du spectacle aérien 1984, vous serez témoins des dernières démonstrations du CF-101 Voodoo, celui-ci étant mis à la retraite cet été, après 23 années de service au sein des Forces Canadiennes. Ce premier avion supersonique

canadien sera remplacé en décembre 1984 par le CF-18, que vous verrez évoluer dimanche également. Vous trouverez un horaire détaillé des différentes exhibitions de la journée dans les pages qui suivent.

Nous espérons donc que cette journée saura vous plaire. Nous anticipons vous voir venir en grand nombre.

**Le Capitaine Y. Desjardins,**  
Rédacteur en chef,  
Le Phare/Beacon.

## POURQUOI UN SPECTACLE AÉRIEN?

Une fois de plus, la BFC Bagotville est fière d'accueillir ses amis et voisins de la vallée du Saguenay. Pour le militaire, c'est l'occasion de montrer à ses amis le genre de travail qu'il fait et dans quelles conditions. Pour les civils, c'est l'occasion de voir comment on dépense une partie de leur impôts et de faire connaissance avec leurs voisins les militaires.

Durant la journée, vous verrez un grand nombre d'aéronefs accomplissant différentes manoeuvres. Pour la plupart des appareils militaires, les manoeuvres ne seront pas celles qu'on utilise dans un combat aérien. Cependant, il faut autant d'habileté pour les faire et ce spectacle n'est qu'un moyen de vous démontrer que nos Forces sont bien entraînées.

Le point important, c'est que le spectacle a exigé des efforts de tous ceux de la BFC Bagotville, et cette affirmation ne vaut pas seulement pour ces spectacles. Elle s'applique également aux opérations quotidiennes menées à la BFC Bagotville dans le cadre de la défense du Canada.

Durant l'année, vous voyez souvent des appareils de la base survoler la vallée et automatiquement, vous pensez à leurs équipages. Mais, ils ne sont pas seuls. Les personnes

les plus importantes restent à la base et ce sont elles qui ont permis de faire voler ces appareils. Le rôle essentiel de la BFC Bagotville est d'avoir le bon avion au bon endroit au bon moment. Chacun fait sa part. Peu importe leur métier, tous les militaires de la BFC Bagotville voient à ce que les appareils soient là où il faut quand il le faut. Il en va de même des employés civils qui, au cours des années, ont contribué à la bonne réputation de Bagotville. Il ne faut pas oublier les aviateurs qui amènent le bon avion au bon endroit au bon moment.

Cela nous ramène à notre question: "Pourquoi un spectacle?". Nous ne pouvons vous faire voir l'interception d'un appareil inconnu à des centaines de milles de Bagotville. Nous ne pouvons pas non plus vous montrer une évacuation aérienne à partir du sommet d'une montagne isolée. Et il nous est impossible également de vous montrer l'appui au sol de l'infanterie dans une passe éloignée d'une chaîne de montagnes. Mais nous pouvons vous donner un éclatant spectacle aérien qui vous fera voir l'habileté de notre personnel. Nous espérons que vous l'aimerez.

Le spectacle aérien est notre façon de vous dire que nous sommes prêts à jouer notre rôle dans la défense du Canada.

ville  
de la **B** baie

Des gens et un milieu  
**au naturel**

### Surveillez la venue des Grands Voiliers

**VOILIERS**

**DATES**

Tencky	1 ou 2 juillet 1984
Bel Espoir II	18 ou 19 juillet 1984
Ra Ra Avis	19 ou 20 juillet 1984
Jacques-Cartier	23 ou 24 juillet 1984
Le Gaspé	26 août 1984

Si les conditions sont favorables autour du 20 juillet 1984

Trimaran le "Radio-Canada"  
Trimaran le "Saguenay-Lac-St-Jean"  
Catamaran "Jet Services"

(DATE A PRECISER)

Le Port Canada  
Aztec Lady

D'autres voiliers sont à prévoir



Office du tourisme de Ville de La Baie  
et du Bas-Saguenay  
544-5850

Bienvenue à toute la population du Saguenay-Lac-St-Jean



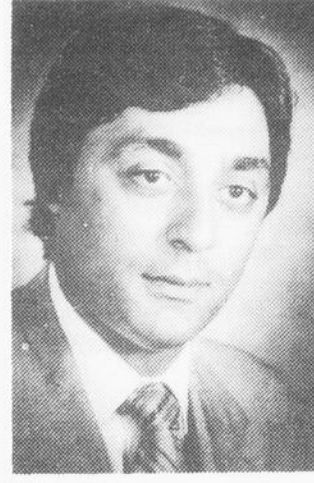
Cette année encore, la population du Saguenay-Lac-St-Jean est conviée au spectacle aérien qui se déroulera à la Base des Forces canadiennes de Bagotville le 24 juin prochain.

Ce spectacle, c'est un moment important pour les militaires et les travailleurs civils de la Base dont la présence est toujours discrète. Partout, la B.F.C. de Bagotville joue un rôle important dans la vie économique de la région. Elle se modernise et grâce à un programme d'investissements de \$50 millions la Base sera prête à accueillir les nouveaux CF-18.

Cette année, le spectacle aérien coïncide avec la Fête du Saguenay. Au cours de ces célébrations nous honorons une famille de chez nous: les Dallaire. J'adresse mes chaleureuses félicitations à tous les Dallaire de la région et en particulier à M. Horace Dallaire de l'Anse-St-Jean qui sera l'objet d'une attention particulière lors des Fêtes du Saguenay.

Donc, Bonne Fête du Saguenay à tous et à toutes et Bonne Participation au Spectacle Aérien.

**Marcel Dionne,**  
Député de Chicoutimi.



Chers amis,

L'importance des Forces armées canadiennes dans notre région n'a d'égal que sa discrétion.

En effet, des milliers de résidents de notre région vivent du travail qu'ils occupent soit à Bagotville ou au Mont-Apica. De plus, ce ministère fait des achats pour plusieurs millions de dollars régionale-ment. La présence des militaires nous assure aussi du secours adéquat en cas de désastre naturel.

Il est donc heureux pour notre région que le Gouvernement canadien ait décidé de garder opérationnelle cette base de Bagotville pour la mise en service des CF-18.

Soucieux de resserrer les liens entre tous les résidents du Saguenay-Lac-St-Jean et les Forces armées canadiennes, j'apprécie des événements tels ce spectacle aérien qui nous permet de mieux fraterniser.

Sincèrement vôtre,

**Pierre Gimaiel, député,**  
Comté Lac-St-Jean.



Le spectacle aérien annuel organisé par la Base des Forces Canadiennes de Bagotville fait partie d'une de nos belles traditions régionales et voir même nationales.

J'invite tout particulièrement mes concitoyens à participer à ce spectacle aérien des plus spectaculaires.

Cette année vous verrez probablement le CF 101 (Voodoo) faire ses dernières envolées pour enfin accomplir une étape importante dans l'Histoire de l'Aviation Canadienne.

Je félicite les organisateurs du Spectacle Aérien et de la Fête du Saguenay qui feront de cet événement un franc succès.

**Gilles Marceau**  
Représentant du comté Jonquière  
au Parlement canadien



A titre de député du comté Roberval à la Chambre des Communes, j'ai le grand plaisir de transmettre ce message de félicitations au comité organisateur du spectacle aérien de la Base de Bagotville et de la Fête du Saguenay.

Mes hommages à tous les bénévoles qui ont participé à la réalisation de cette activité.

Je vous souhaite le plus franc des succès!

**Suzanne Beauchamp Niquet, m.p.,**  
Député du comté Roberval

## Fête du Canada

### 30 JUIN 1984

- 16h30 Club de Yacht de Chicoutimi, boulevard Saguenay  
Levée du Drapeau et chant de O Canada
- 17h00 Club de Yacht de Chicoutimi, boulevard Saguenay  
Lancement d'un livre de recettes du Saguenay-Lac-St-Jean
- 17h30 Club de Yacht de Chicoutimi, boulevard Saguenay  
Ouverture de l'exposition d'Artistes et Artisans Saguenéens  
Cocktail et Dégustation
- 20h30 Hôtel Chicoutimi  
Cérémonie de prise de Citoyenneté Canadienne par Madame Le Juge Prud'Homme, suivie de la soirée d'ouverture officielle
- 21h30 Sur la Promenade (rue Racine centre-ville)  
La grande Galère IV  
Spectacle et danse pour les 18 ans et plus  
(Groupe Rice)  
Jacques Cartier viendra en éclaireur

### 1er JUILLET 1984

- 10h00 Cathédrale de Chicoutimi  
Messe et distribution de drapeaux et de boutons
- 11h00 à Club de Yacht de Chicoutimi, boulevard Saguenay
- 13h00 Déjeuner à la Canadienne avec crêpes et fèves au lard. Pour tous \$1.00
- 14h00 à Sur le Port de Chicoutimi
- 15h00 Grand défilé de mode nautique et sportif avec musique et spectacle
- 16h00 Arrivée du Bluenose II et du Jacques-Cartier et débarquement du personnage de Jacques Cartier  
Survol au port par les CF-5
- 18h00 Souper Champêtre et Gâteau de la Fête du Canada
- 19h00 Club de Yacht de Chicoutimi, boulevard Saguenay  
Jacques Cartier rencontre les Vikings - Plantation d'une croix  
Spectacle pour les enfants - clowns et jeux
- 21h00 Face au Club de Yacht de Chicoutimi, boulevard Saguenay  
Super orchestre de danse, ouvert à tous gratuitement jusqu'à 2h00 a.m.
- 22h00 Face au Club de Yacht de Chicoutimi, feu d'artifice sur la rive nord du Saguenay



*Les forces militaires de la Base de Bagotville ont toujours appuyé les initiatives régionales.*

*Comment ne pas souligner la participation importante des militaires au Carnaval-Souvenir de Chicoutimi.*

*Aujourd'hui, nous voulons vous dire merci!*

*Bon spectacle aérien!*

**Le Maire,**

**Ulric Blackburn**

**et les membres du Conseil de Ville de Chicoutimi**

## "SEA KING"



**Claude Richard**  
Maire

ville  
de la **B** baie

*A l'occasion du spectacle aérien 1984 de la base militaire, Ville de La Baie est heureuse d'accueillir des visiteurs provenant de l'ensemble du Québec. Cet événement d'envergure permet à la population, en général, d'apprécier un spectacle aérien qui se classe parmi les plus impressionnants du Canada.*

*Je tiens à signaler l'heureuse initiative des organisateurs de s'associer à la Fête du Saguenay pour célébrer ensemble la Fête "nationale" du Royaume du Saguenay. Je voudrais souligner également le travail des nombreux militaires et civils de la base militaire qui contribuent à faire de Ville de La Baie un milieu de vie agréable et prospère.*

*J'invite donc toute la population de la région du Saguenay-Lac-St-Jean à venir voir à l'oeuvre les nombreux appareils et leurs équipages en pleine action.*

Sincèrement,  
**Claude Richard,**  
Maire



# HISTOIRE DU 425

Le 22 juin 1942, un ordre d'organisation autorisait la formation d'une cinquième escadrille canadienne de bombardiers lourds. Cette unité devait avoir un caractère unique dans l'histoire de l'Aviation Royale du Canada étant donné la mention "Canadienne Française" attachée au numéro de l'escadrille. La devise que cette unité devait choisir fut "Je te plumerai". Cette appellation était très appropriée étant donné que l'emblème officiel de l'escadrille était l'alouette. En effet, il y a bien des siècles, cet oiseau ornait le casque des guerriers Gaulois et maintenant il devait représenter cet oiseau qui vole très haut et qui ne se repose guère.

Les Alouettes eurent un rôle actif à jouer au

cours de la dernière Grande Guerre. En l'espace de deux ans et demi ils participèrent à plusieurs bombardements au-dessus de l'Allemagne et de l'Italie. Après plus de 20,000 heures de vol, les Alouettes reçurent plus de 190 décorations. Comme plusieurs autres escadrilles, la 425<sup>ème</sup> fut dissoute à la fin de la guerre.

## Renaissance de l'escadrille

Un peu plus de neuf ans plus tard, l'Escadrille des Alouettes devait reprendre son essor. En effet le 1er octobre 1954 la 425<sup>ème</sup> escadrille renaissait officiellement à St-Hubert en tant qu'unité du Commandement de la Défense aérienne de l'ARC. Cette fois-ci, son

nom officiel comportait une addition: AW(F) ou "escadrille de chasse, tout temps". Afin de répondre à son nouveau rôle, celui de la défense, l'unité dût subir des changements importants. On remplaça le lourd bombardier Halifax par le bimoteur à réaction CF 100, monté seulement par un pilote et un navigateur.

## Vitesse du son

En avril 1961, l'Aviation Royale Canadienne fait son entrée dans le royaume du vol supersonique et la 425<sup>ème</sup> fut la première escadrille du Commandement de la Défense aérienne à voler plus vite que le son. En effet, on venait de faire l'acquisition du CF101 Voodoo intercepteur supersonique capable d'atteindre une vitesse de 1200 mph (180 km/h). Après un bref séjour à la base de Nameo où l'on préparait des équipages

canadiens destinés à faire partie des divers escadrons de Voodoo, la 425 AW(F) vint s'établir sur sa base actuelle d'opération, à la Base de Bagotville en été 1962.

Le 1er octobre 1962, le 425 abandonne son rôle d'unité de conversion au CF101 et assume son rôle opérationnel. Dans la nuit du 4 octobre, les Alouettes prennent part à leur premier exercice "Big Blast Kilo".

## La journée du 10 décembre 1962

Le 10 décembre est une journée de vives émotions. L'équipage du SAC KC97 est contraint d'abandonner son appareil à la suite d'un feu électrique à bord. L'appareil continue son vol vers le nord à travers la zone de contrôle de Montréal et s'approche de Bagotville. Les lieutenants d'aviation Jensen et

Walker décollent sans délai et se préparent à intercepter l'appareil et à l'abattre. Alors que leurs doigts touchaient déjà la commande de mise à feu, on prévient les officiers qu'un membre d'équipage est peut-être encore à bord de l'appareil. Le CF101 suit donc cet "intrus" jusqu'à ce que son niveau d'essence le force à revenir à la base. Le KC97 a continué son chemin et s'est écrasé.

En 1964, la réorganisation de la participation canadienne à NORAD a entraîné le démembrement du 410<sup>e</sup> Escadron à Ottawa le 31 mars et du 414<sup>e</sup> Escadron à North Bay le 30 juin. Devenant le seul escadron du secteur, les Alouettes assument les devoirs d'alerte d'abord à North Bay et ensuite à Val d'Or une fois les pistes terminées. Pour faire face à leurs nouvelles obligations, les Alouettes disposent maintenant de 30 équi-

pages au lieu de vingt.

## Meilleur escadron

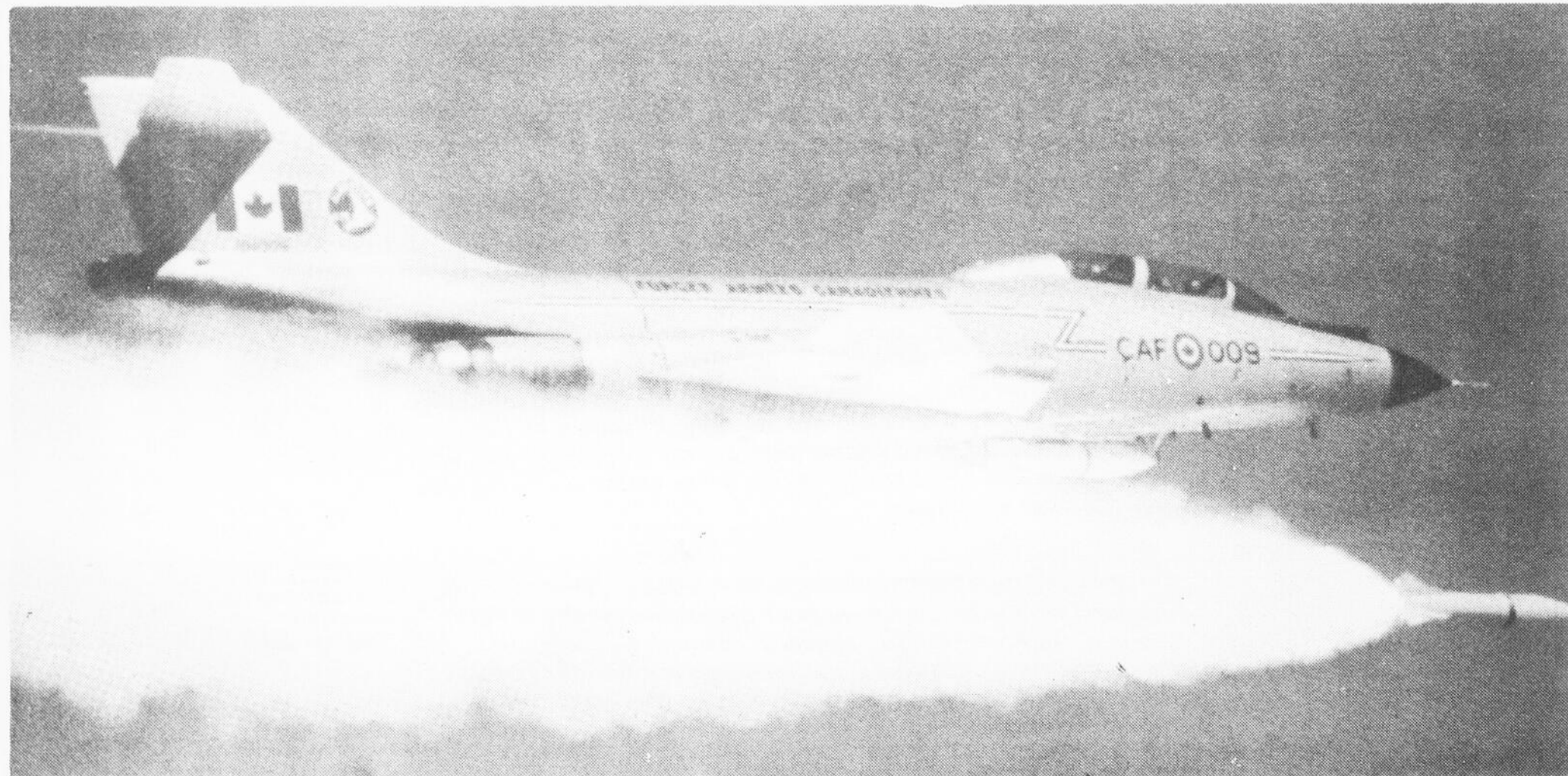
Sans aucun doute, avoir été choisi pour représenter l'ARC dans la compétition William Tell à la Base aérienne de Tyndall en Floride a contribué d'une manière significative à l'obtention du titre de "meilleur escadron du Commandement de la Défense aérienne". L'équipe des Alouettes s'en tire très bien en obtenant la quatrième place dans cette prestigieuse compétition.

En 1966, les Alouettes mettent au point et exécutent avec brio un exercice qu'ils ont baptisé "Saguenay Sap Sucking Spree". Cet événement deviendra une tradition annuelle (sur invitation seulement) dédié au bon temps et à la camaraderie.

L'année du Centenaire, 1967, ne connaît pas que les opérations

normales et l'entraînement, mais l'Escadron exécute plusieurs vols en formation, prépare plusieurs projets et reçoit la visite de nombreux dignitaires. En février, le premier ministre Pearson se réjouit avec les Alouettes. La précision des vols de l'Escadron est évidente alors que les Canadiens rendent les derniers hommages aux funérailles du Gouverneur général Vanier en mars. Les Alouettes accueillent également le Général de Gaulle en juillet.

1971 est une année de changement, autant du point de vue des appareils que du personnel, du rôle et de la position d'alerte. Les réajustements internes importants touchent la vie de chacun. Le programme des ailes de paix cause le plus grand impact. Le programme touche les échanges d'avions Voodoo avec les Etats-Unis. Le Canada reçoit une version améliorée de



**MARCELLIN LAUQUE ET FILS**  
ASSURANCES GÉNÉRALES ET VIE

Léonard Lauque C.S.A.A.  
Alfred Lauque C.S.A.A.  
Camille Lauque C.S.A.A.  
Régis Lauque C.S.A.A.  
André Lauque C.S.A.A.

1353, 5<sup>ème</sup> Avenue, C.P. 125, Ville de La Baie, (s. Port-Alfred), P.Q.  
G7R 3R3 - Tél.: Bureau: (418) 544-2821

**expansol**

**Roland Marquis Ltée**  
2851, Av. du Port, Parc Industriel  
Ville de La Baie, Qc G7B 3P6  
(418) 544-2742

TAPIS • COUVRE-PLANCHER •  
CARREAUX DE CÉRAMIQUE • PAPIER PEINT

*Roland Marquis*  
Président

TABAGIE CHEZ Jacques, 364, Bagot, Ville de la Baie  
Tél.: 544-1369

AUSSITÔT UN CLIENT SATISFAIT,  
JE M'EMPRESSE D'EN SATISFAIRE UN AUTRE

JACQUES DUPERRÉ

(Suite de la page 6)

l'intercepteur muni d'un système de détection plus avancé et d'un équipement de contre-mesure électronique.

Les années 1971-1981 ont vu les "Alouettes" évoluer dans plusieurs exercices et évaluations tactiques. 1980 a été marqué par le retour de Sapsucking au Saguenay, après une longue absence. En dépit de la rotation constante du personnel et du manque d'aviateurs expérimentés, l'escadrille a su se comporter de façon professionnelle face à toutes les tâches.

1982 a été une année de changements pour l'escadrille 425. Durant

l'été, nous avons changé notre rôle premier, déménagé au hangar 6 et incorporé une unité de maintenance des Voodoos de la base à l'escadrille. Le nombre des pilotes et navigateurs a été réduit de moitié afin de préparer les opérations de démobilisation du Voodoo pour l'été 1984.

1983 a été une bonne année pour l'escadrille 425. Avec six mois d'expérience avec la moitié des effectifs, le début de 1983 confirma notre professionnalisme dans notre nouveau rôle d'alerte. L'unité de maintenance de l'escadrille a extrêmement

bien travaillé et, avec un groupe d'aviateurs ayant moins d'une année d'expérience avec l'escadrille, a su faire avancer les opérations en douceur. En plus d'avoir participé à plusieurs déploiements, l'escadrille a été l'hôte d'un autre Sapsucking et a eu un nombre record d'interceptions de bombardiers Bear en une seule année (5), incluant les premières photographies d'interception de jour réalisées par des Canadiens.

En juillet 1984, Bagotville verra décoller son dernier Voodoo, laissant ainsi la place au CF-18. Une nouvelle ère commence...



CONCORDE

## CARACTERISTIQUES — CF 101 (VOODOO)

### DESCRIPTION

Le CF 101 (Voodoo) est la version Canadienne du "Mc Donnell F-101" Américain. Les Américains possèdent différents modèles de ce même avion. Les Forces Armées Canadiennes ont acheté 66 CF-101, lesquels sont des intercepteurs, tout temps, à long rayon d'action nécessitant deux membres d'équipage.

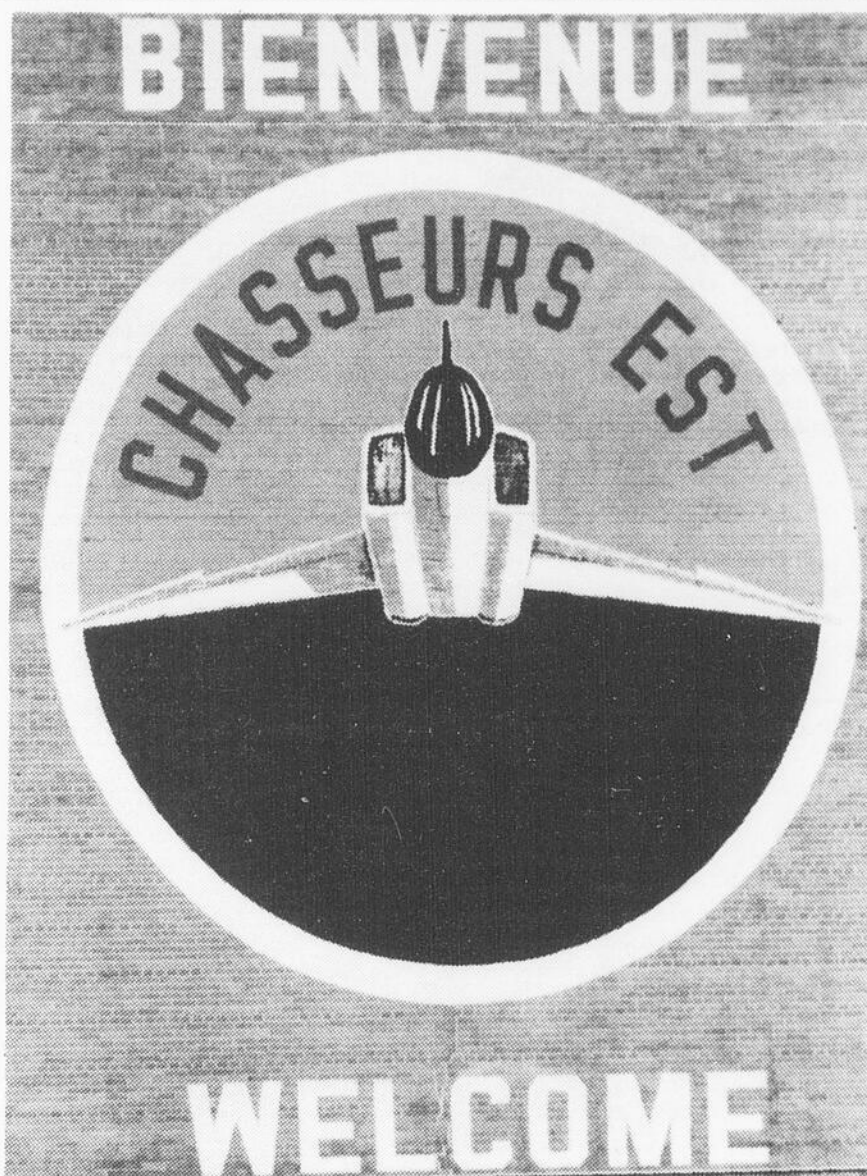
- Pousée: 15,000 livres chacun.
- Vitesse: maximum de 1200 milles à l'heure.
- Carburant: 2,500 gal/imp
- Plafond maximum: 50,000 pieds et plus
- Portée: classifiée, mais comparable aux autres intercepteurs.

### DIMENSIONS

- Hauteur: 18 pieds
- Longueur: 71 pieds
- Largeur: 39.5 pieds
- Poids: approximativement 52,000 livres

### MOTEURS

- Deux Pratt & Whitney J-57 P-55, turbo-réacteurs avec post-combustion.

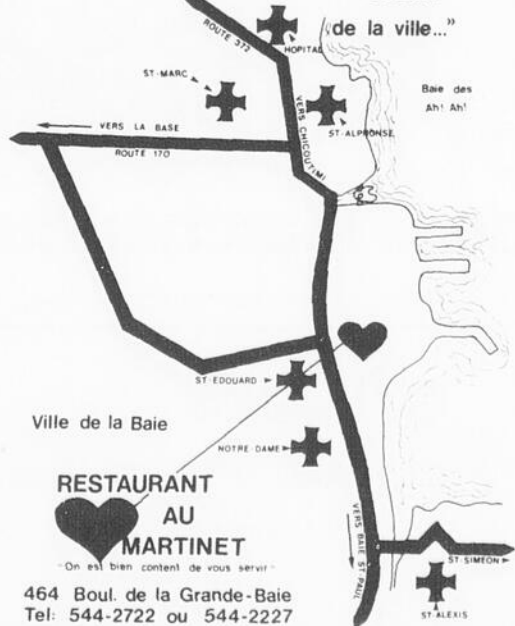


## CONSOLIDATED BATHURST

LIMITEE

*Les employés de l'usine Port-Alfred souhaitent plein de succès aux militaires de la Base de Bagotville à l'occasion du spectacle aérien annuel.*

"Un grand restaurant situé au COEUR de la ville..."



464 Boul. de la Grande-Baie  
Tel: 544-2722 ou 544-2227



GERMAIN LAPRISE  
DIRECTEUR

### La Banque Royale du Canada

375, rue Bagot  
Ville de La Baie, P.Q.  
G7B 2N6  
544-6836

Me Claude Gagnon,  
L.L.B., D.D.M.  
Té.: 544-4052

Me Pierre Tremblay,  
L.L.B., D.D.M.  
Té.: 544-4915

## Gagnon & Tremblay

NOTAIRES

1228, Ave du Port,  
La Baie, Qué.  
G7B 1W4

Bur.: 544-8201

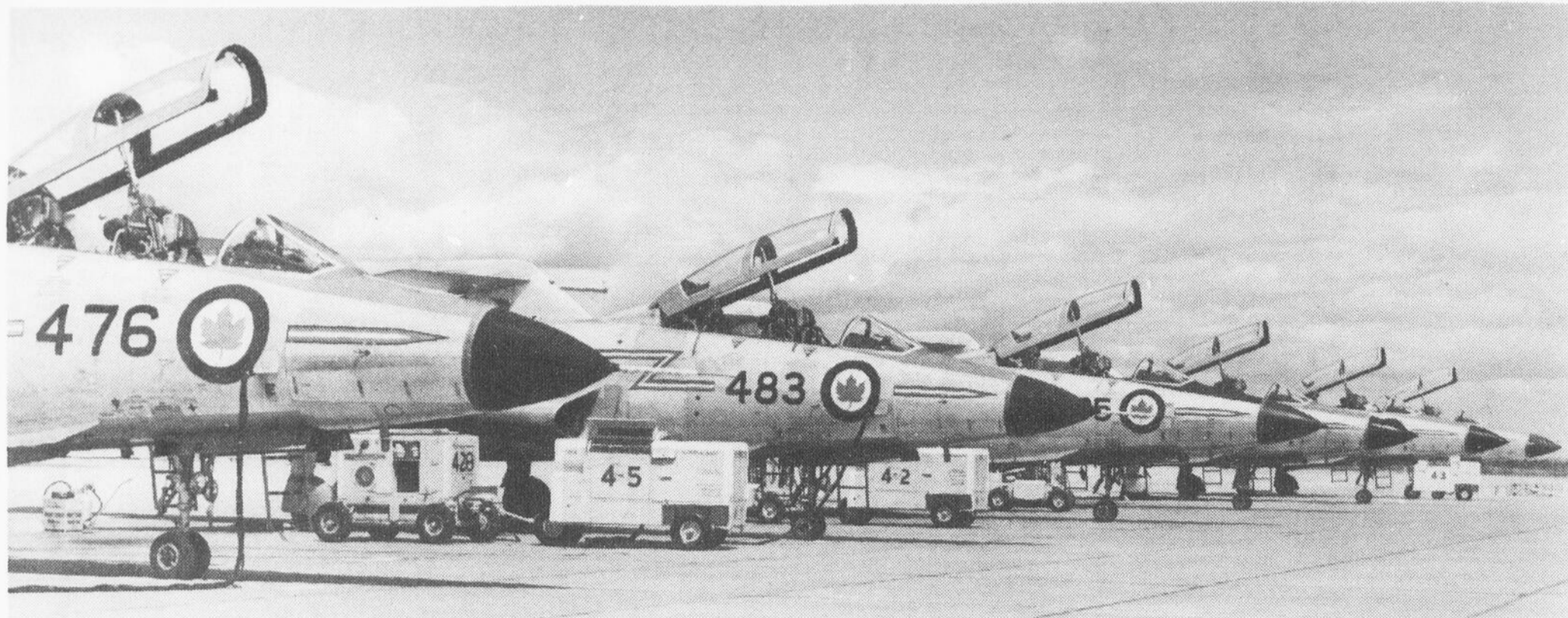
Boutique  
Champion Ent.

Téléphone: 544-5131  
490, Blvd de la Grande-Baie  
Ville de La Baie, P.-Alfred



REJEAN BERGERON

AGENT  
AU SAGUENAY



Une semaine après l'arrivée des Voodoos à Bagotville, nous pouvons voir une scène comme celle-ci..



*"Venez nous visiter  
à notre loge  
de Ville de La Baie"*

**Ordre Loyal  
des Mooses**

Local 1879, Port-Alfred  
1471, 6<sup>e</sup> Avenue  
Ville de La Baie

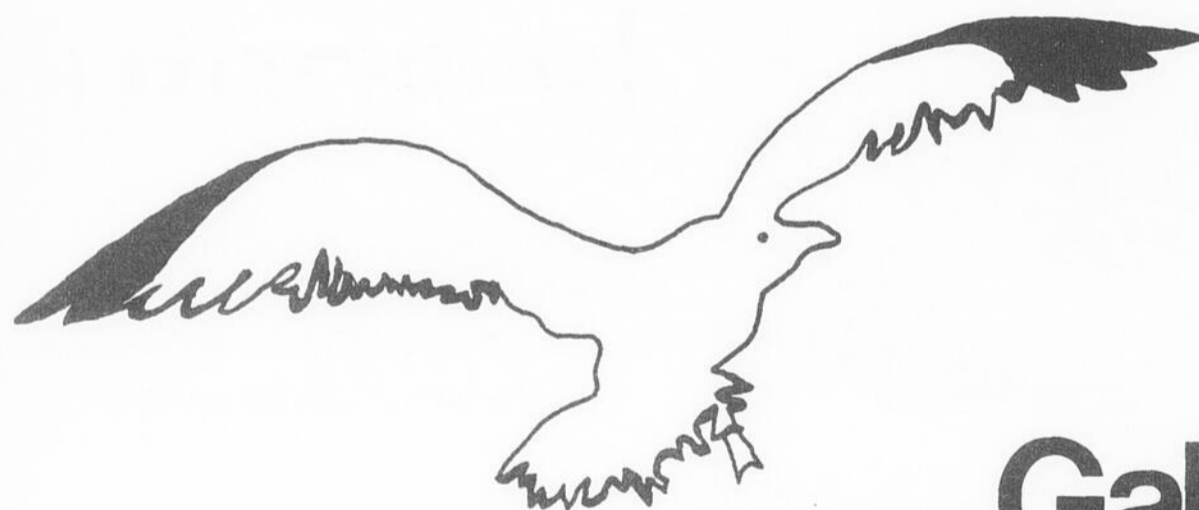
**Bon succès aux organisateurs**



**univers**  
SPORT de Ville de la Baie

Félicitation à tous les  
militaires et civils de la Base de  
Bagotville pour le spectacle aérien 1984.  
Bonne journée à tous les visiteurs.

Tél.: 544-7540



**Galleries  
de la Baie**

**ainsi que l'Association des Marchands**

1500 Rue Bagot, Ville de la Baie, P.Qué. G7B 3Z3  
Tél.: (418) 544-1858



Les premiers pilotes de Voodoo, à Bagotville, en reconnaissez-vous quelques-uns?

arts  
graphiques

arts  
plastiques

encadrements

la spatule

1127 boul. talbot  
chicoutimi  
549-5547



# L'ESCADRON 434

L'histoire de l'escadron 434 "Bluenose" remonte au 13 juin 1943, à Tholtharpe, Yorkshire, Angleterre. Comme escadron assigné aux bombardiers lourds, nous avons volé sur les bombardiers Halifax jusqu'en 1945, ensuite sur les Lancasters. Le 11 décembre 1943, l'escadron a été affecté à la base de Craft dans le Yorkshire.

## La 2e guerre mondiale

Pendant la guerre, l'escadron a volé 2597 missions étalées sur 199 opérations, perdu 74 avions et 493 hommes. Durant la même période, 10 chasseurs ennemis ont été confirmés détruits, 2 probablement détruits et 13 autres endommagés.

## Démantèlement

L'escadron a été démantelé à Dartmouth, en Nouvelle-Ecosse, le 5 septembre 1945. Il

lotes de l'escadron tactique de combat 433. Cet entraînement comprenait les attaques au sol, le combat aérien et la reconnaissance photographique. La 434 entraîna aussi les pilotes de NF-5 de l'aviation Royale Hollandaise en 1969.

## Déplacement en Europe

En novembre 1970, la 434 réalisa son premier déploiement en Europe. Durant l'opération FENCER I, la 434 fut déployé à Baden, en Allemagne de l'ouest, pour déterminer les possibilités d'utiliser le CF-5 en support sur le flanc nord, en Europe. Le CF-5 réagit très bien aux conditions européennes, mais une capacité de ravitaillement en vol devenait nécessaire pour réduire le temps requis pour traverser l'atlantique.

## Record de vitesse

Le 1er mai 1970, le capitaine

six mois afin d'entraîner les techniciens de ce pays.

## Ravitaillement en vol

A la fin de 1972, les escadrons 434 et 437 réalisèrent un exploit remarquable pour l'histoire de l'aviation Canadienne. Utilisant un Boeing 707 canadien, modifié, les CF-5 de la 434 OTS furent les premiers avions opérationnels à participer à une mission de ravitaillement en vol entièrement canadienne. Fréquemment employée de nos jours, cette méthode de remplissage des réservoirs des CF-5, rend la traversée de l'atlantique réalisable en huit heures. De plus, elle permet une flexibilité de support aérien tactique jusqu'ici jamais réalisée. Cette technique de déploiement rapide de quatre CF-5, de leurs techniciens, pièces de rechange... partant à travers le

de la base américaine de Thule, au Groenland.

Durant un exercice ultérieur de puissance de feu stratégique, la 434 OTS, en partance de la BFC Cold Lake en Alberta, compléta cinq bombardements réels et reconnaissances aériennes au BFC Shilo au Manitoba, North Bay en Ontario, à La Tuque au Québec, et atterrit à Bagotville. Cette mission aurait été impossible sans la présence du B707 et du ravitaillement en vol.

## Escadron de chasse

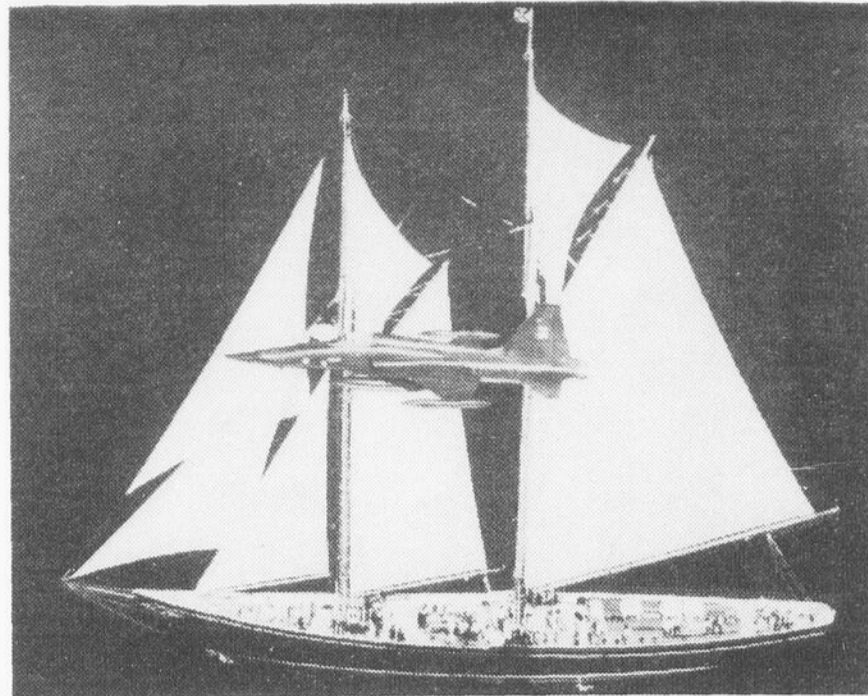
L'événement important de 1976 eut lieu le 1er avril. La formation de l'escadron 419 d'entraînement tactique de chasse permit à la 434 de passer d'un rôle d'entraînement tactique de chasse tactique. Équipé de 16 avions CF-5 l'escadron se dévoua exclusivement aux rôles d'observation avancée, de reconnaissance visuelle et photographique, d'appui au sol, de combat aérien, de ravitaillement en vol et de support sur le flanc nord, en accord avec l'engagement du Canada avec l'OTAN.

En guise de contribution aux Jeux Olympiques de Montréal en 1976, l'escadron eut comme mission de fournir un support de reconnaissance photographique ainsi qu'une protection aux régates qui avaient lieu à Kingston, en Ontario. Nous fûmes donc affecté à la BFC Trenton durant la tenue des Jeux.

Les 22 et 23 septembre de cette même année, on demanda à l'escadron 434 d'apporter un appui photographique de reconnaissance afin de surveiller un îlot de glace russe qui avait dérivé dans les eaux territoriales canadiennes. Sans l'apport du ravitaillement en vol, cette mission aurait été impossible à réaliser, étant donné la distance relativement grande séparant la côte de l'îlot de glace.

## Etendard de l'escadron

Le 2 juillet 1977, lors d'une cérémonie présidée par le Lieutenant-Gouverneur de l'Alberta, l'escadron tactique de combat reçu son étendard. Plus de 250 dignitaires et membres de l'escadron parti-



cipèrent à cet événement, à Cold Lake en Alberta, soulignant ainsi 25 années de service au sein des forces du Canada.

## Red Flag

Entre le 23 octobre et le 18 novembre 1977, la 434 participa pour la première fois à l'EXERCICE RED FLAG, à Las Vegas, au Nevada. Cet exercice excessivement complexe donne aux aviateurs un scénario de guerre très réaliste en s'entraînant avec plus de 80 avions de différents pays. L'escadron a eu la chance de participer à plusieurs de ces exercices depuis 1977. Elle participe à RED FLAG environ une fois l'an.

## Cosmos 954

Le 13 février 1978, la 434 participa aux recherches des restes du satellite COSMOS 954. Le satellite nucléaire russe se détériora en entrant dans l'atmosphère, répandant ainsi des débris radioactifs dans le nord canadien. Utilisant le ravitaillement en vol, l'escadron compléta des missions de reconnaissance photographique

à haute altitude aux environs de Baker Lake, afin d'accélérer les recherches en vue de retrouver les restes du satellite.

## Maple Flag

Ressemblant un peu à l'exercice Red Flag, Maple Flag I a vu le jour entre le 24 avril et le 20 mai 1978, à Cold Lake en Alberta. Depuis ce temps, la 434 participe activement à ces exercices d'entraînement simultanés.

L'escadron 434 a eu la chance d'être déployé à plusieurs endroits à travers le monde. En 1978, l'exercice Best Focus les amena à Tygge près d'Oslo en Norvège. Plus tard cette année-là, l'escadron se retrouva en Allemagne où les CF-5 purent s'entraîner avec les intercepteurs CF-104 dans des manoeuvres typiquement européennes. En 1979, la base américaine d'Elmendorf en Alaska accueillait la 434. Le terrain relativement accidenté rendit le vol très intéressant.

Au printemps de 1982, les Bluenosers furent déployés en Norvège avec l'escadron soeur, la 433 ETAC. C'était la première fois qu'un exercice

de renfort sur le flanc nord, utilisant deux escadrons de CF-5 et plusieurs unités au sol, était employé à la même tâche. Durant un mois, on s'entraîna dans des conditions semblables à celles d'une crise internationale. Cet exercice fut un succès complet.

## Bagotville

En juillet 1982, l'escadron 434 déménagea de Cold Lake en Alberta à Bagotville pour rejoindre la 433. Avec l'arrivée du CF-18 à Cold Lake, il n'y avait plus assez de place pour la 434. La plupart des techniciens restèrent à Cold Lake pour s'entraîner sur le CF-18.

En septembre 1983, après un an à Bagotville, l'escadron au complet retourna à Andoya en Norvège pour compléter l'évaluation opérationnelle faisant suite au déménagement. Simulant une situation de guerre, la 434 a démontré un effort d'équipe inégalé, prouvant ainsi son professionnalisme.

Nous attendons avec impatience la conversion de notre escadron au CF-18, en 1986.



Avro Lancaster

fut reformé à Uplands, en Ontario, le 1er juillet 1952. L'escadron compléta son entraînement initial sur le Sabre MK II et fut assigné en Europe au printemps de 1953.

Le 29 février 1967, après avoir volé sur le CF-104 à Zweibrücken, en Allemagne de l'ouest pour quatre ans, l'escadron fut démantelé. Après une année sabbatique, l'escadron fut reformé le 15 février 1968 à Cold Lake, en Alberta.

## Escadron d'entraînement

On désigna l'escadron 434 "Bluenose" comme escadron d'entraînement opérationnel (OTS) sur le chasseur CF-5 tout neufs, fabriqués par Canadair, à Montréal. La 434 OTS fut responsable de l'entraînement des futurs pilotes de CF-104. A Cold Lake, en janvier 1969, utilisant aussi le CT-133 (T-Bird) comme avion supplémentaire, jusqu'à livraison du dernier CF-5 en avril 1969.

En mai 1969, l'escadron 434 commença l'entraînement opérationnel, sur CF-5, des pi-

Jake Miller, de l'escadron d'entraînement opérationnel, réalisa le record de vitesse en traversée du Canada, de l'ouest vers l'est, avec un temps de 4 heures 24 minutes, en atterrissant seulement deux fois entre Victoria et Halifax. Un exploit semblable fut accompli par le Capitaine R. Pattison, le 1er juillet 1970, lors d'une traversée du Canada de l'est vers l'ouest, en 5 heures 34 minutes, en atterrissant seulement 3 fois.

En 1971, le programme d'entraînement tactique pour les pilotes de CF-5 fut augmenté jusqu'à 90 heures de vols. Ceci permit aux nouveaux pilotes d'être affectés aux escadrons opérationnels avec plus d'expérience de vol et un meilleur entraînement tactique.

## Vénézuéla

Lorsque le Vénézuéla acheta des CF-5 construits par Canadair, la 434 OTS entraîna 3 pilotes de ce pays en janvier 1972, et envoya 13 officiers et techniciens au Vénézuéla pour

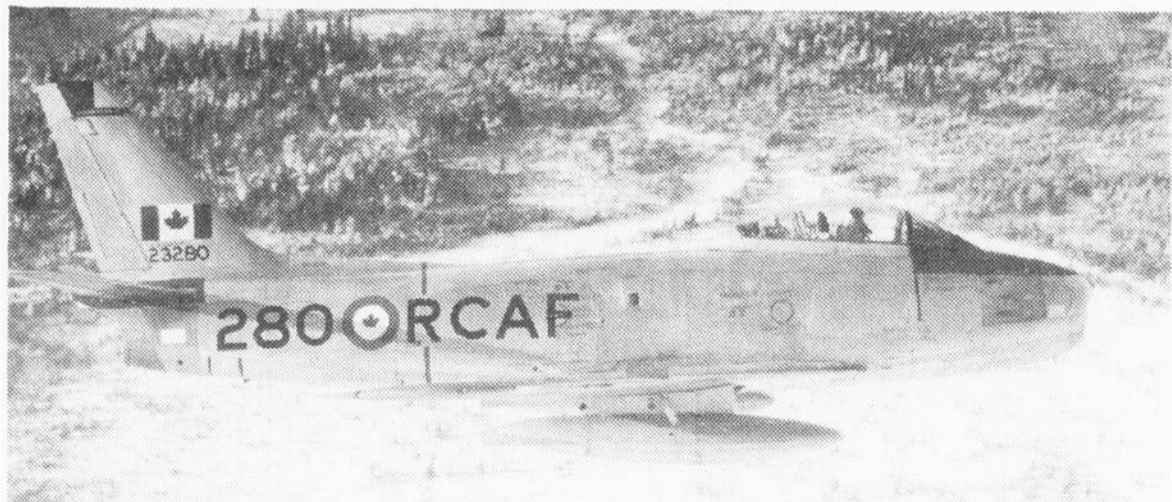
monde, accroît grandement la force militaire canadienne, et nous permet de remplir notre rôle de renfort sur le flanc nord, avec l'OTAN.

## Traversée de l'Atlantique

Utilisant le ravitaillement en vol, les escadrons 433 et 434 traversèrent l'Atlantique le 6 juin 1973. Avec quatre avions chacun, deux B707 citernes volèrent sans escale de la BFC Bagotville, jusqu'à la station Andoya, en Norvège. Cet exercice permit de démontrer que les deux escadrons pouvaient mener à bien leurs rôles respectifs de renfort sur le flanc nord, en temps de crise. Après deux semaines d'entraînement en Norvège, les escadrons retraversèrent l'Atlantique pour revenir au Canada.

## Vol au pôle nord

Le 28 juin 1975, la 434 OTS réalisa un autre exploit pour des chasseurs canadiens. En utilisant le ravitaillement en vol, quatre avions F-5 survolèrent le pôle nord en prove-



c'est toujours... toujours... toujours...

# logique,

on en a toujours... on en a toujours... on en a toujours...

## gemobel

1323, boul. St-Paul, Chicoutimi, tél.: 549-4484/85      464, Perreault, Sept-Iles, tél.: 968-9481



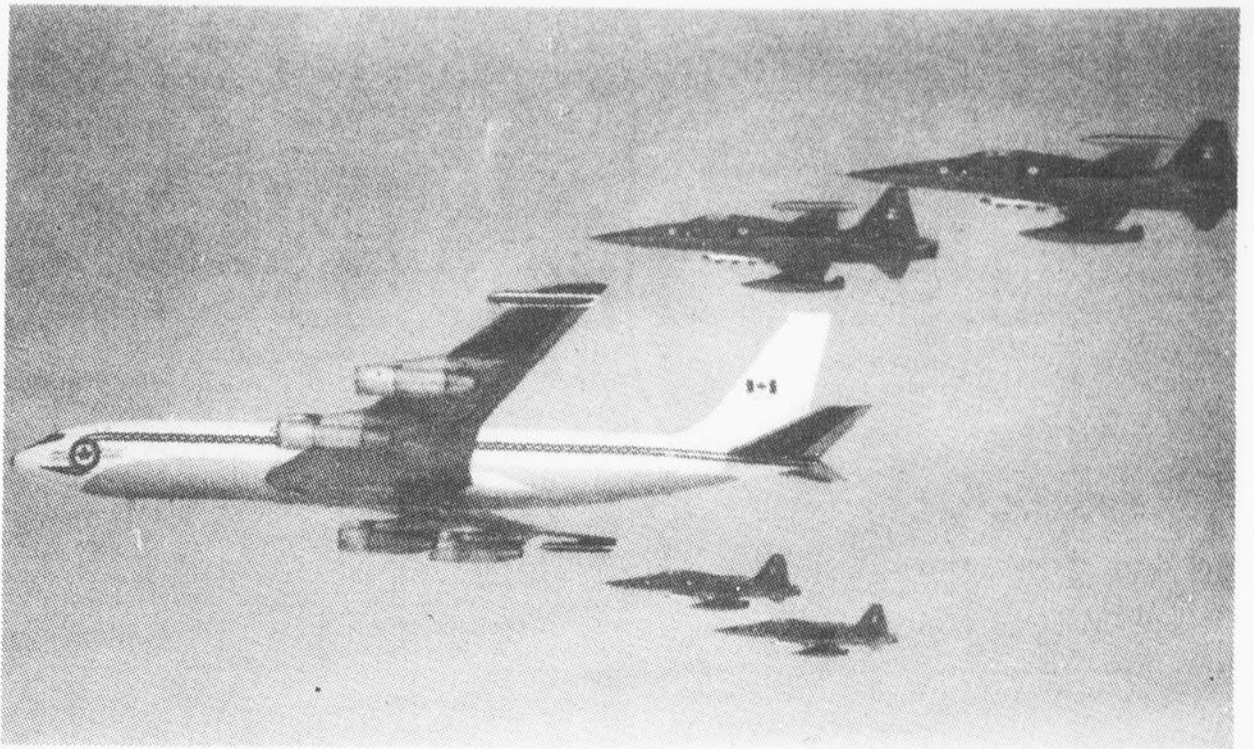
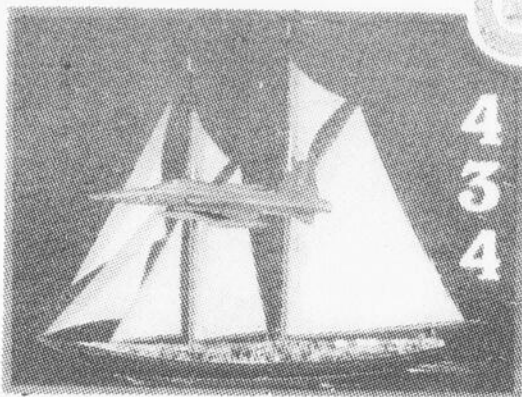
ville de jonquière

Bonne journée à tous  
et  
soyez des nôtres pour le festival

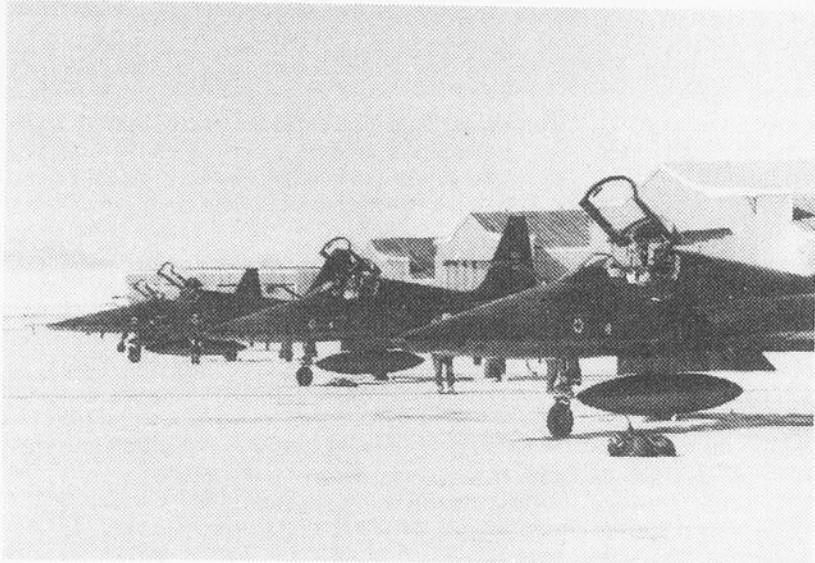
## "JONQUIERE EN FETE"

du 4 au 8 juillet 1984

## SCHOONER ATTACK



Le plus dispendieux "self service" au monde.



4 CF-5 DE L'ESCADRON 434 se préparent à décoller de la Base américaine de Thule au Groenland pour survoler le pôle nord. Ceci se passa le 28 juin 1975.

# Letraset

Letraset Canada Limitée  
68 boulevard Cartier, bureau 112  
Laval des Rapides  
Ville de Laval, Québec  
H7N 2H5  
(514) 669-4555

Francois Sylvain  
Directeur Régional, Québec



Deux CF 5 de 434 survole les côtes de Norvège.

*Nous vous souhaitons une journée des plus agréable*

**SA**  
**saguenay auto**

Concessionnaire GM  
PONTIAC - BUICK - CADILLAC - G.M.C.  
ODILON DESCHENES Président

2253, rue St-Dominique, Jonquière, Qué.,  
G7X 6M4 - Tél.: 547-2626



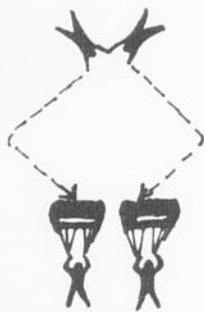
L'ECHANGE  
DU BATON

Deux sauteurs quittent l'avion à une altitude de 10,000 pieds. Après 10 secondes, ils prennent contact, s'échangent le bâton et leurs corps entrent en rotation pour une durée de 20 secondes. Cette rotation est mise en évidence par l'effet de spirale que produisent les fumigènes attachés à leurs bottes. A 4000 pieds d'altitude, les sauteurs se séparent. Ils déploient leurs parachutes à environ 2,200 pieds d'altitude.



SIMULATION  
DE PROCEDURE  
D'URGENCE

Un sauteur quitte l'avion en chute libre à une altitude de 10,000 pieds et il déploie son premier parachute à une altitude de 3,500 pieds. Il fait dégonfler ce parachute et le traîne en bande droite pendant environ 10 secondes. Ensuite, il s'en libère, retourne en chute libre et il déploie son parachute principale à une altitude de 2,200 pieds en vue de l'atterrissage.



TRAJET EN  
LOSANGE

Deux sauteurs quittent l'avion à une altitude de 10,000 pieds. Pendant 15 secondes, ils s'éloignent le plus possible l'un de l'autre. Puis, ils se rejoignent et se croisent en laissant derrière eux une traînée de fumée qui prend la forme d'un losange. Ils ouvrent leurs parachutes à une altitude de 2,200 pieds.



FORMATION  
EN LOSANGE

Quatre sauteurs quittent l'avion à une altitude de 10,000 pieds. Après 10 secondes, ils s'approchent, en chute libre, à quelques pouces l'un de l'autre; ils forment alors un losange. A une hauteur de 3,000 pieds, la formation "éclate" et les parachutistes se croisent. Ils ouvrent ensuite leur parachute principal à une altitude de 2,200 pieds.



Le groupe des SKY HAWKS a été formé en 1971 dans le but de démontrer les différentes techniques de parachutisme utilisées pour former les militaires, hommes et femmes, des forces régulières et de réserve à l'égard des nombreux rôles de défense que doit jouer le Canada.

Depuis 1971, les SKY HAWKS se sont produits chaque année lors de nombreuses démonstrations aériennes et expositions au Canada. L'an dernier, l'équipe a exécuté plus de 3,000 descentes en parachute devant une assistance d'environ trois millions de spectateurs.

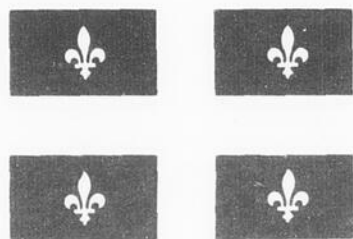
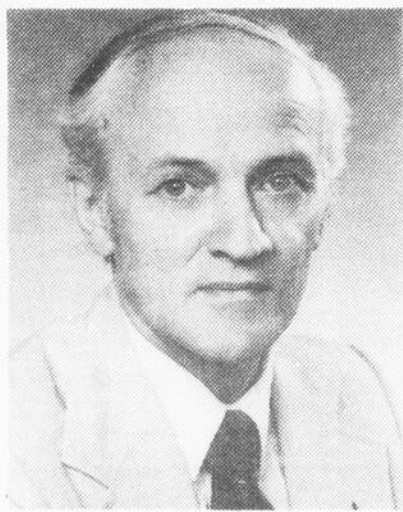
Chaque homme est un spécialiste du parachutisme qui compte à son crédit de 150 à 1,500 sauts. Il peut se lancer dans les airs avec un contrôle absolu, effectuant des acrobaties et du vol en formation au cours de sa descente. Il peut aussi modifier sa vitesse de 190 à 320 km/heure.

Ordinairement, les membres de l'équipe sautent de leur avion quand ils sont à 10,000 pieds au-

dessus du sol. Des cartouches fumigènes fixées aux bottes des sauteurs permettent aux spectateurs de suivre leur descente. En utilisant un altimètre et un chronomètre, le parachutiste se laisse tomber en chute libre pendant 45 secondes avant de déclencher son parachute à une hauteur de 2,200 pieds.

Grâce au parachute dirigeable, le sauteur peut contrôler sa descente et faire un atterrissage précis devant le principal groupe de spectateurs.

Les membres de l'équipe proviennent de divers métiers et classifications de la Force régulière et de la Force de réserve. Lorsqu'il ne sont pas en tournée, bon nombre d'entre eux remplissent des fonctions concernant le perfectionnement des techniques de parachutage et instruisent les militaires en matière de chute libre au Centre des Opérations Aéroportées du Canada, à la Base des Forces canadiennes à Edmonton, en Alberta.



La Fête du Saguenay a vraiment pris son envol. Résultat d'efforts soutenus de la part de nombreux bénévoles depuis des années, le rappel annuel de nos origines historiques comptera bientôt parmi les célébrations les plus courues du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Comme l'écrit l'abbé Martel (curé de Saint-Alexis de 1858 à 1865) dans ses "Notes sur le Saguenay" au sujet des pionniers: "... une perspective magnifique frappe leurs regards. Ils voient leurs travaux immenses donner la vie à ces forêts silencieuses,....., et c'est le fruit de leurs labeurs..."

L'énergie, le courage et l'intrépidité dont ont fait preuve ces premiers habitants se retrouvent dans cette communauté humaine originale du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Ce sont ces mêmes qualités qui permettent aujourd'hui à des citoyens et citoyennes généreux de réaliser toutes ces journées de festivités.

La décision des autorités de la Base de Bagotville de déplacer leur Pageant aérien annuel pour le faire coïncider avec la Fête du Saguenay apporte un élément nouveau fort prometteur méritant d'être souligné à sa juste valeur.

A tous les promoteurs(trices) de la Fête du Saguenay, aux autorités de la Base de Bagotville: bravo!

Le député de Dubuc  
Hubert Desbiens



## Les Caisses Populaires de Ville de La Baie

La Caisse Populaire St-Marc

M. J. Jacques Pouliot, Directeur

La Caisse Populaire de Bagotville

M. Claude Richard, Directeur

La Caisse Populaire de Port-Alfred

M. Serge Simard, Directeur

La Caisse Populaire St-Alexis de Grande-Baie

M. Louis Bergeron, Directeur



## CONTROLE AERIEN

La section du contrôle aérien joue un rôle très important dans les opérations aériennes à Bagotville. Son rôle principal est de garantir une circulation aérienne sûre, ordonnée et rapide à l'intérieur de notre région de contrôle déterminée. Ce service qui se veut bilingue est offert à tous les avions qui survolent notre région ou qui sont autorisés à utiliser nos installations aéroportuaires.

La section du contrôle est pourvue d'un **Centre de préparation de plans de vol** dont le rôle principal est de recueillir les données sur le mouvement des aéronefs et de passer l'information aux différents centres de contrôle comme Montréal, Moncton et le terminal de Québec.

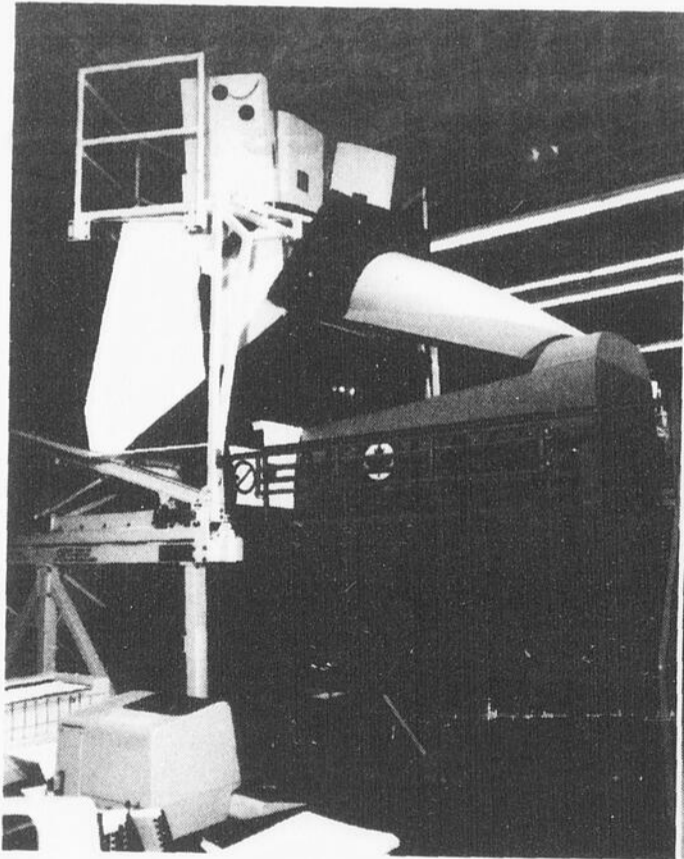
**La Tour de contrôle** s'occupe de tous les aéronefs en vol à vue (VFR) dans un rayon de dix milles ainsi que de toute la circulation au sol sur l'aéroport. De plus elle s'occupe de la coordination de l'arrivée et du départ de tous les vols aux instruments (IFR) avec le centre radar.

**Le Centre Terminal radar** s'occupe d'assurer le service de vol aux instruments (IFR) à l'intérieur de la région désignée soit un rayon de 45 milles. L'équipement dont nous disposons nous permet de faire atterrir les avions lorsque les conditions climatiques sont très basses soit avec un plafond de 200 pieds et une visibilité de 1/2 mille.

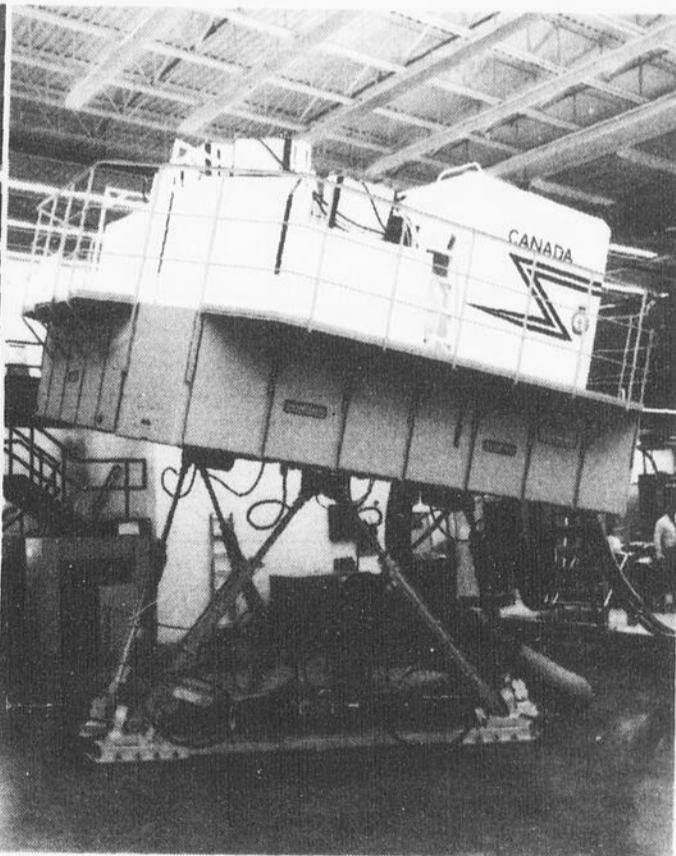
Le nouveau centre de contrôle aux instruments (IFRCC) qui fut inauguré à l'automne 82 est venu remplacer un équipement vieux de 30 ans. Bagotville ainsi que Greenwood, Trenton, Cold Lake, Moose Jaw et Comox sont donc pourvus de l'un des équipements les plus modernes au Canada.



Le Capt Y. Desjardins et le CplC Ouellet dans la tour de contrôle.



Simulateur de vol et tactique CF 18 Hornet de CAE



Simulateur de vol C-130 Hercules de CAE

Quarante années de service aux Forces aériennes du Canada

CAE ÉLECTRONIQUE LTÉE



Du CF-100 au CF-18



Une filiale de CAE Industries Ltd.

C.P. 1800, Saint-Laurent, Québec, Canada H4L 4X4 Tel. (514) 341-6780 TLX 05-824856 TWX 610-422-3063



L'escadrille "Porcupine", "Porkie" ou des

# HISTOIRE DE LA 433

"Porcs-Epics" maintenant appelée la 433e Escadrille tactique de combat (433e ETAC) a été formée originalement en escadrille de bombardiers lourds, à Skipton-on-Swale, Yorkshire, Angleterre, le 25 septembre 1943. Cette unité devait par la

suite réaliser une fiche assez enviable en ce qui concerne les tonnes de bombes larguées, les vols opérationnels et les marques d'héroïsme individuel. Equipée d'avions Halifax de type 3 et plus tard de Lancaster, l'escadrille fit une première sortie

opérationnelle de tout premier ordre en larguant 2,000 livres de "galettes" sur Berlin, en janvier 1944. Avant la fin des hostilités en Europe, l'escadrille participa à 155 missions de bombardement, 54 mouillages de mines et 4 opérations de recherche en mer dont 90,07% s'avérèrent des réussites. Les Porcs-Epics y perdirent quelques pilotes dont 38 appareils et 241 membres d'équipage. Pour leurs brillants exploits durant cette période, les "Porcupines" reçurent 160 décorations et citations dont 132 DFCs, deux agrafes à la DFC, neuf DFM, un BEM, 14 MIDs, une "Purple Heart" (E.-U.) et une "Air Medal" (E.-U.). L'escadrille fut dissoute le 15 octobre 1945.

dement de la Défense aérienne jusqu'à sa dissolution le 31 juillet 1961.

## Arrivée à Bagotville

Ce n'est qu'en 1969 que la BFC Bagotville vit apparaître la 433e Escadrille tactique de combat. Bagotville, autrefois appelée Bagotown, avait jusque là abrité des escadrons comme le 130e et le 129e Escadron de chasse, le 413e Escadron, le 414e, le 440e, et plusieurs autres, ainsi que des appareils comme le Harvard, le Lysander, l'Hurricane, le Tusker, le Sabre et le CF-100. Mais ce ne fut que le 26 septembre 1969, après une absence de huit ans, que la 433e avec son CF-5 Freedom Fighter vit le jour à nouveau.

Les spécialités enseignées aux nouveaux pilotes étaient variées: support des troupes au sol, interdiction, reconnaissance armée et combat aérien. Beaucoup de travail et beaucoup de voyages se préparaient pour les Ti-Pics.

Après plusieurs exercices dans le Grand Nord canadien et un peu partout au Canada, l'exercice PLEIN VOL fut le premier exercice hors de l'ordinaire.

En effet, cette première mission en Europe au milieu de 1972 marquait le jumelage de l'Escadrille 433 avec l'Escadron 1/3 Navarre de l'Aviation Française. A ce moment commençait une entente amicale qui existe toujours.

## Traversée Transatlantique

L'événement historique de 1973 fut la première traversée Transatlantique à destination d'Andoya, Norvège.

L'escadrille connaissait maintenant son lieu de travail advenant un conflit et l'habileté du CF-5 à se ravitailler en vol s'avérait être un atout sans égal.

Avec les années, la 433 ETAC s'est constamment fait connaître comme une escadrille "voyageuse". Elle détient son nom à cause de ses nombreux rôles et du fait qu'elle fut la première escadrille aérienne tactique dans l'Est du Canada à appuyer le 5e Groupe de Valcartier, le 2e Groupe Brigade du Canada à

Le 15 novembre 1954, on reforma la 433e Escadrille qui s'installa à la station de l'ARC à Cold Lake en Alberta, organisée cette fois en escadrille de chasseurs tout temps.

Son nouveau rôle: La défense aérienne du Canada, 24 heures par jour, grâce aux désormais célèbres intercepteurs à réaction AVRO CF-100 "CANUCK", entièrement construits au Canada.

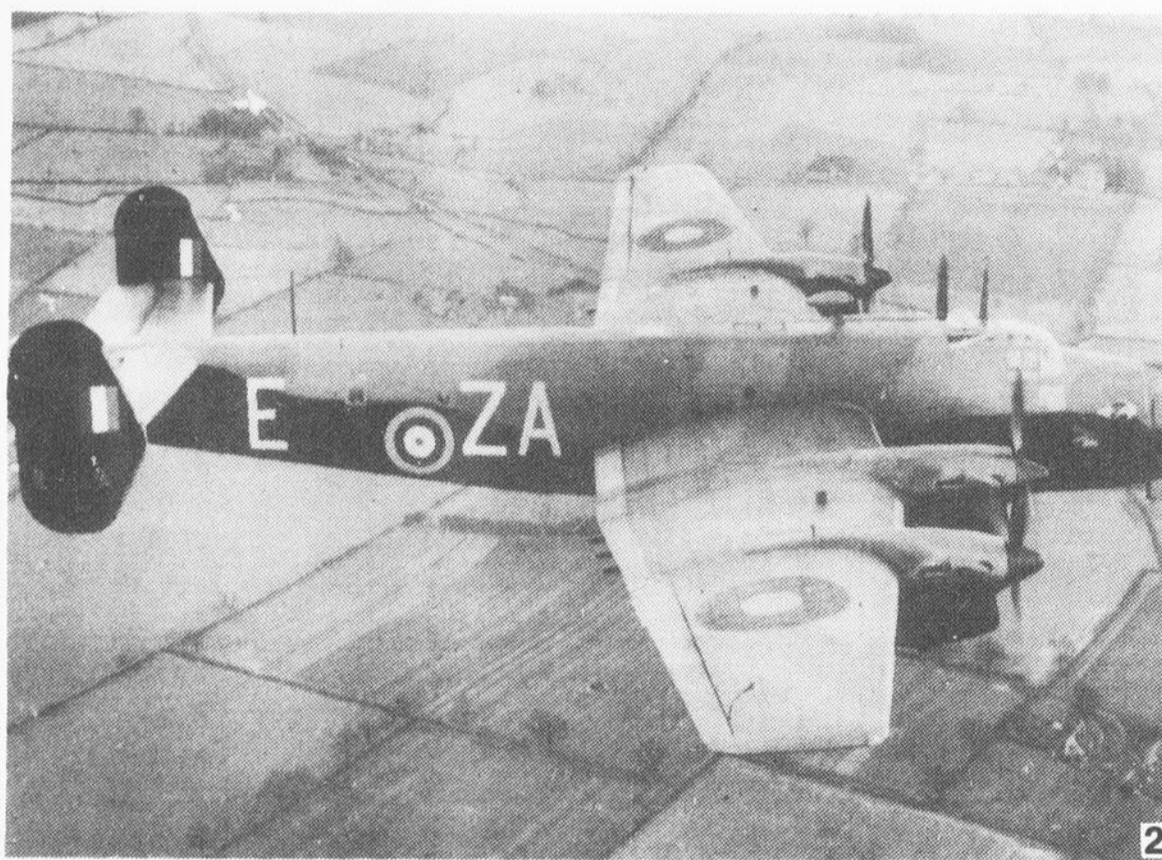
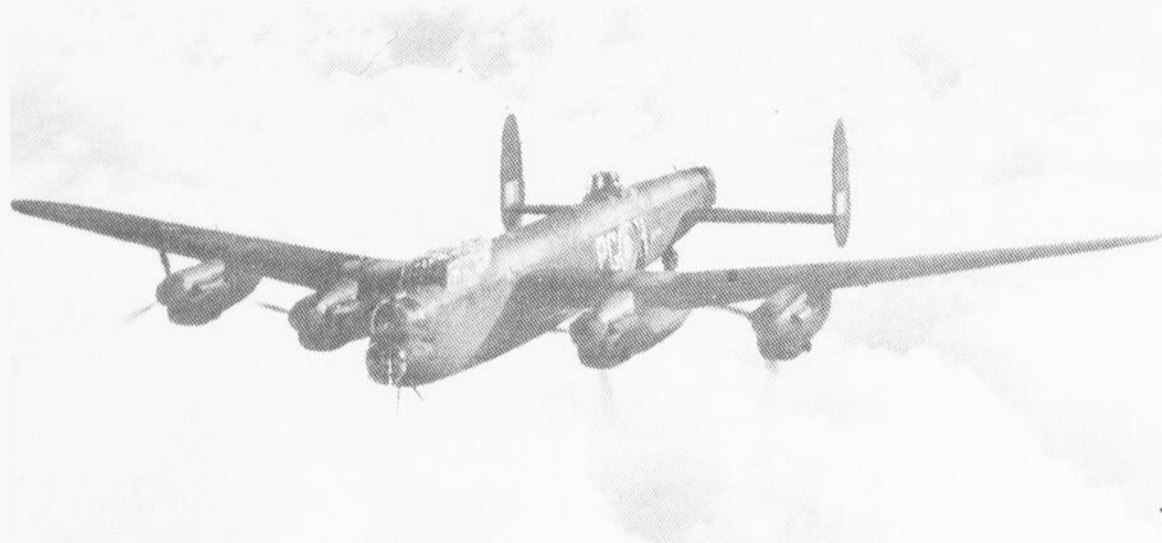
L'escadrille fut équipée de l'appareil de type V.

A la fin de son entraînement pour les opérations de chasseurs tout temps, la 433e Escadrille déménagea à sa nouvelle demeure à North Bay en Ontario, durant l'été 1955 où elle fit partie du Comman-

L'escadrille même vivait plus qu'une réorganisation; c'était une véritable renaissance, cette fois à titre d'unité aérienne de langue française, la deuxième dans l'histoire militaire du Canada.

Nouveau nom, nouvelle langue, nouvelles missions, nouvel appareil, toute une nouvelle vie s'annonçait pour les futurs "Ti-Pics".

Les débuts de l'escadrille furent surtout orientés vers l'entraînement. Le CF-5, la nouvelle acquisition du gouvernement canadien, devenait l'arme offensive aérienne du Commandement de la Force mobile et de nouveaux théâtres d'action s'ouvraient alors.







**HÔTEL · MOTEL**  
**MONTAGNAIS**  
PLACE DES CONGRÈS

*jamais deux comme ça!*

1080, boul. Talbot, Chicoutimi,  
P.Q. - G7H 4B6  
(418) 543-1521

- 157 motels
- Piscine intérieure
- Salle à dîner et casse-croûte
- Piano-bar Le Calumet
- Banquets de tous genres
- Salles pour conventions, ateliers, expositions
- Superficie totale des salles: 23,000 pl. car.
- Capacité: 3,000 personnes
- Réservations gratuites

SERVICE DE LIVRAISON  
SERVICE DE BRULEUR  
SERVICE DE BI-ENERGIE



**THERMOSHELL**

Aide-toi, Shell t'aidera

Centre Thermoshell  
2015, Mellon  
Jonquière, G7S 4K9

548-4655

Petawawa et l'Ecole des armes de combat de Gagetown. La 433, avions, hommes et pilotes, ont visité des endroits tels que l'Alaska, Fort St-John, Yellowknife, Churchill, Fort Chimo, Sonderstrom

(Groenland), Keflavick (Islande), Lossiemouth et Prestwick (Ecosse), Baden Soellinger (Allemagne), Bodo et Andoya (Norvège), Danemark, Venezuela, Nancy-Ochey (France), Nellis et Yuma (Etats-

Unis).

La 433e ETAC a aussi participé à de nombreux spectacles aériens à travers le Canada et a contribué à montrer à des milliers de Canadiens l'élégance et la

maniabilité des CF-5 aussi bien que l'habileté de ses pilotes.

De nos jours, l'escadrille est encore ce qu'elle était. Avec les années, la 433e ETAC a gagné sa place au rang

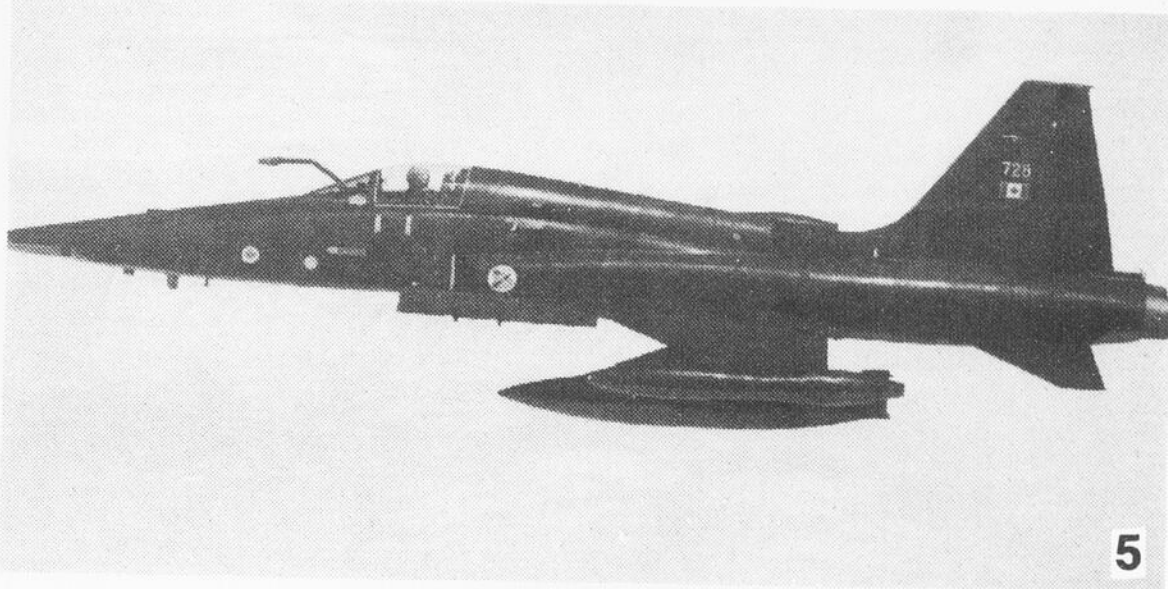
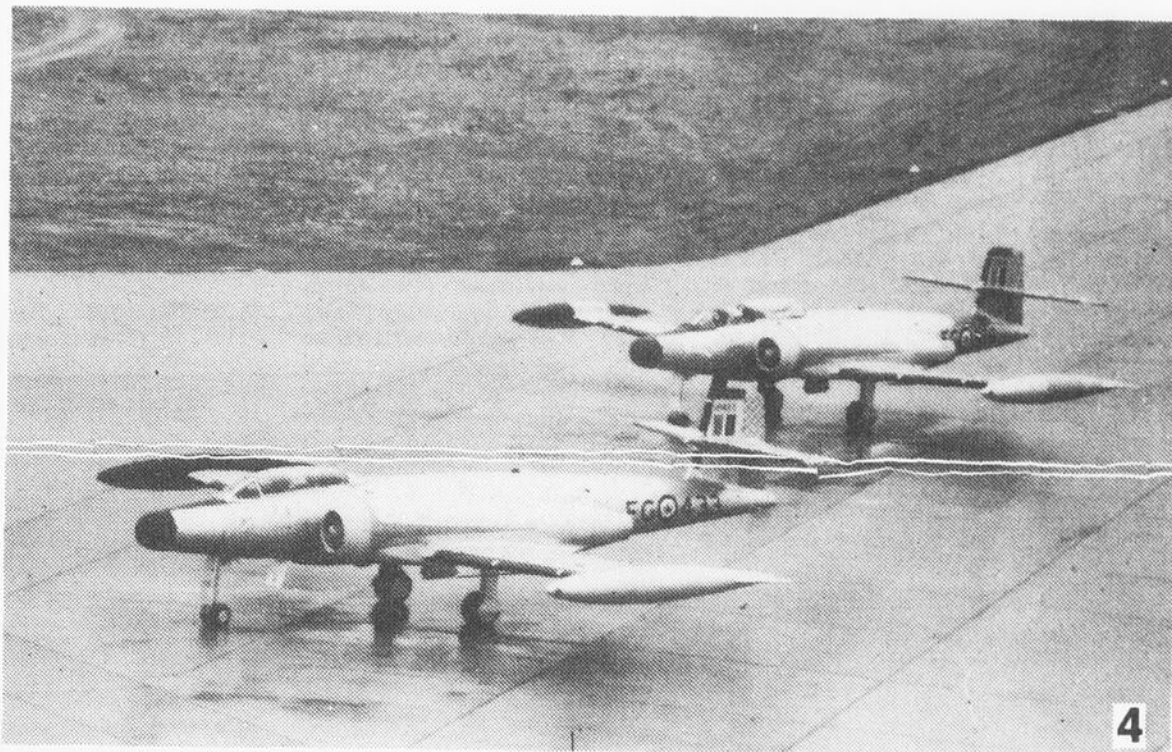
des illustres. Si l'avenir est le reflet du passé, la 433e continuera la tradition établie par ses années d'existence.

Une fois 1984 terminée, la famille des Porcs-Epics aura 25 ans.

L'année 1985 sera pour tous les membres anciens et présents, une année de souvenirs et de festivités. Il est difficile d'honorer un individu en particulier dans la famille des Ti-Pics; son caractère est tel que

chaque effort de 1943 à 1984 s'est fait en famille et avec ardeur. Et c'est ce qui fait notre force. "Qui s'y frotte, s'y pique"

Capt S. Faucher  
Sec. 433



1- LANCASTER (le deuxième avion de la 433

2- HALIFAX (le premier avion de la 433

3- LA NOUVELLE arme offensive de 1969

4- Les premiers CF 100 MK IV de la 433 arrivent à North Bay

5- CF-5 Freedom Fighter



SOYEZ  
PRUDENTS  
et prenez  
le temps  
d'un bon  
COKE



**BREUVAGES LEMIEUX LTEE**

1130, boul. Talbot — CHICOUTIMI, Québec, G7H 4B6

**(418) 545-7653**

EMBOUILLEUR AUTORISE DE COCA-COLA SOUS CONTRAT AVEC COCA-COLA LTEE





## Le 431e Escadron de démonstration aérienne (Snowbirds)

L'aviation militaire canadienne se distingue depuis longtemps par ses équipes d'acrobatie aérienne en formation. Les nombreuses équipes qui ont succédé à celle des

"Siskins", formée au cours des années 30, ont toutes su déployer cette virtuosité et cette maîtrise qui sont le propre de nos as de l'aviation et de notre personnel au sol. Le nom

des Golden Hawks et des Golden Centennaires est gravé dans la mémoire de ceux qui ont eu le plaisir d'assister à leurs démonstrations d'acrobatie aérienne. Ces équipes ont acquis une renommée mondiale et ont dignement représenté le personnel masculin et féminin des Forces canadiennes. Les Snowbirds sont fiers de perpétuer

l'excellente tradition établie par leurs prédécesseurs en se produisant devant des millions de spectateurs dans toute l'Amérique du Nord.

Malheureusement, les équipes de voltige formées au Canada ont toutes eu du mal à subsister. Mises sur pied grâce à la persévérance et à l'esprit d'initiative de personnes qui s'y

étaient vouées corps et âme, elles ne se sont lentement développées que pour se voir trop tôt dissoudre, le plus souvent à cause du manque d'argent. L'année 1978 marque cependant un tournant de leur histoire. En effet, après avoir existé pendant sept ans sur une base annuelle, les Snowbirds reçoivent enfin, le 1er avril, le statut d'escadron permanent. La Patrouille de démonstration aérienne des Forces canadiennes s'appellera désormais le 431e Escadron de démonstration aérienne. Cette réussite n'est pas venue sans peine; elle représente la somme des efforts que de nombreuses personnes ont déployés au cours des dix années précédentes. Une part du succès est également attribuable à l'appui que les membres des Forces canadiennes et le secteur public ont accordé à l'équipe et qui se manifeste au fil des spectacles que les Snowbirds présentent d'un bout à l'autre du pays.

### Golden Centennaires

Dès 1967, les premiers fondements des Snowbirds sont posés grâce à la venue des Golden Centennaires dont la formation a pour but de commémorer le centenaire du Canada. Dix avions-écoles à réaction CT-114 Tutor de l'ARC reçoivent les couleurs distinctives bleu et or de l'équipe d'acrobatie aérienne en formation de l'ARC. Mais à la fin de 1967, à l'instar de ses prédécesseurs, l'équipe des Golden Centennaires est dissoute et ses appareils reprennent leur rôle d'avions d'entraînement.

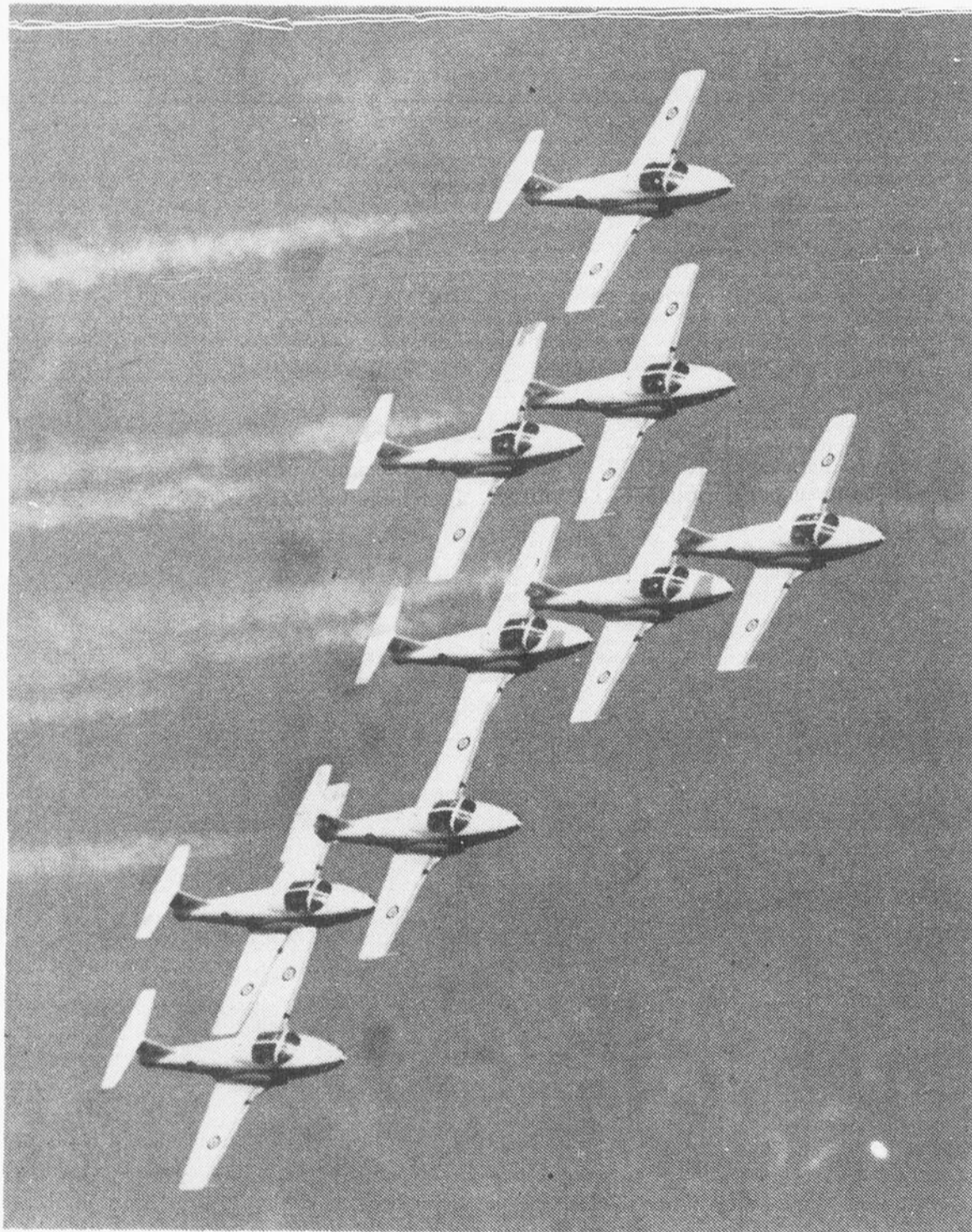
Le commandant des "Centennaires", le colonel O.B. Philp, devient

par la suite commandant de la BFC Moose Jaw; il n'a jamais oublié l'équipe de 1967 et ne tient pas du tout à ce que la tradition de perfection aérienne qu'ont établie l'équipe des Golden Hawks et la sienne soit vouée à l'oubli. Alors, en 1971, il met officiellement sur pied, à Moose Jaw, une équipe de vol non acrobatique en formation. Celle-ci se compose de volontaires recrutés parmi les pilotes-instructeurs et le personnel au sol et est commandée par le major Glen Younghusband. L'opération est menée à l'échelle locale. On utilise à cette fin sept anciens appareils Tutor de l'équipe des "Centennaires" qui avaient déjà été repeints en blanc, car ils se distinguent facilement des autres appareils de la flotte aérienne de Moose Jaw, qui eux sont de couleur argent. Les membres de l'équipe de vol en formation de la 2e EPFC s'exercent le soir, après avoir terminé leur travail d'instructeur, et présentent des spectacles les fins de semaine. La nouvelle équipe est baptisée "Snowbirds" à la suite d'un concours organisé à l'école élémentaire de la base. L'équipe se produit pour la première fois sous ce nom le 11 juillet 1971, lors du spectacle aérien de la Saskatchewan. D'autres grands spectacles aériens suivent, notamment ceux d'Abbotsford et de l'Exposition canadienne nationale. L'équipe présente aussi des démonstrations dans diverses bases militaires du Canada. De juin jusqu'à la fin août, elle donne environ 27 spectacles. L'accueil que le public lui réserve indique bien qu'on est favorable à la formation d'une nouvelle équipe au Canada.

### Insertion des solos

En 1972, une autre étape importante est franchie: deux avions volant en solo sont ajoutés à la formation. En outre, on organise pour la première fois des épreuves visant à sélectionner les pilotes de l'équipe. En février de cette année-là, neuf pilotes de l'école sont choisis pour faire partie de l'équipe. Les candidats retenus, aussi bien les pilotes que les membres du personnel au sol, travaillent désormais à plein temps au sein de l'équipe pendant toute la saison de spectacles. De mai à septembre, l'équipe donne 25 démonstrations et se produit pour la première fois dans le Nord, à Fort Smith et à Yellowknife.

En 1973, la base de Moose Jaw accueille un nouveau commandant et l'équipe des Snowbirds, un nouveau chef. Il s'agit respectivement du colonel Ralph Annis et du major George Miller, tous deux anciens membres des Golden Hawks et tous deux fermement résolus à faire de l'équipe une unité permanente. Les pilotes et les techniciens choisis sont affectés à l'équipe pour l'année entière. On agrandit le spectacle en y ajoutant des manœuvres d'acrobatie en formation bien qu'il soit encore interdit d'exécuter des changements de formation pendant ces manœuvres. La saison commence en mai avec la "Tournée du Nord", devenue depuis un événement annuel, suivie de spectacles au Canada et aux États-Unis. La responsabilité du financement de l'équipe incombe toujours à la base et au Commandement de l'instruction; les membres de l'équipe doivent payer la moitié du coût de leurs uni-



NOUS NOUS  
SPECIALISONS EN  
IMMOBILIER  
RESIDENTIEL

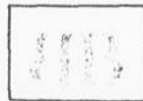


**TRUST  
GÉNÉRAL**

1212, boul.  
Talbot  
543-5511



Adèle Stewart-Tremblay  
Tél.: 543-4015



*Blackburn & Blackburn inc.*

980, boul. de l'Université, Chicoutimi, Qc  
G7H 6H1

Yves Blackburn

Téls: bur. 549-4900  
rés. 549-3315

### SCIÉRIES SAGUENAY LTEE

Un apport économique  
profitable pour la région.

En opération depuis 1929, la compagnie n'a fait qu'agrandir ses effectifs. Des transformations récentes, de nouvelles machineries ultramodernes ont permis de combler la production.

HERVÉ TREMBLAY  
PRÉSIDENT

Tél. Bur.: 544-6811  
Rés.: 544-1554



105, rue Elgin - Suite 302  
C.P. 1155, Ville de La Baie - G7B 3P3

# LE CT 114 TUTOR

(Suite de la page 16) formes, dont la combinaison de vol rouge, qui deviendra une marque distinctive des Snowbirds.

## Bleu, blanc, rouge

Pour la première fois, en 1974, tous les pilotes des bases des Forces canadiennes sont invités à participer aux épreuves de sélection. L'équipe obtient l'autorisation de présenter un spectacle composé entièrement d'acrobaties aériennes en formation. Les avions des Snowbirds subissent eux aussi un changement cette année-là: ils prennent les couleurs rouge, blanc et bleu qui les distinguent encore aujourd'hui. En avril, l'équipe va s'entraîner à la BFC Comox pour faire l'essai des manoeuvres de déploiement et pour s'habituer à donner des spectacles dans de nouveaux endroits où le terrain présente des difficultés. Cet entraînement printanier à Comox se répète maintenant tous les ans. Cette année-là, au cours de leur tournée dans le Nord, les Snowbirds se produisent à Inuvik, devenant ainsi la première formation nord-américaine à donner un spectacle au nord du cercle arctique. A la fin

de la saison, l'équipe a donné quatre-vingt spectacles devant un public estimé à environ deux millions de personnes.

En 1975, l'équipe est parvenue pour ainsi dire à la maturité qu'on lui connaît aujourd'hui. Sans toutefois être permanente, elle devient une unité distincte des Forces canadiennes, relevant du Commandement aérien et intégrée à la BFC Moose Jaw. Le major Denis Gauthier en est nommé le chef. Le clou de la saison des soixante-dix spectacles est sans doute le spectacle de minuit qui a lieu le 11 mai à Inuvik, au "pays du soleil de minuit".

Vu sa popularité grandissante aux Etats-Unis, l'équipe est invitée à se produire à Philadelphie, le 4 juillet 1976, à l'occasion des célébrations du bicentenaire de l'Indépendance américaine. Cette même année, l'équipe donne des spectacles à Montréal et à Kingston lors des Jeux olympiques d'été.

## Unité permanente

Le major Gord Wallis est commandant et chef de l'équipe pendant les saisons 1977 et 1978. En septembre 1977, les

Snowbirds deviennent enfin une unité permanente et prennent le nom officiel de Patrouille de démonstration aérienne des Forces canadiennes. Le 1er avril 1978, l'équipe reçoit le statut d'escadron et devient le 431e Escadron de démonstration aérienne. Elle porte le même numéro que le 431e Escadron "Iroquois", appelé aussi **The Hatien Rontlios** ou "Guerriers de l'air"; il s'agissait d'un escadron de bombardiers de la Seconde Guerre mondiale qui fut dissout en 1945.

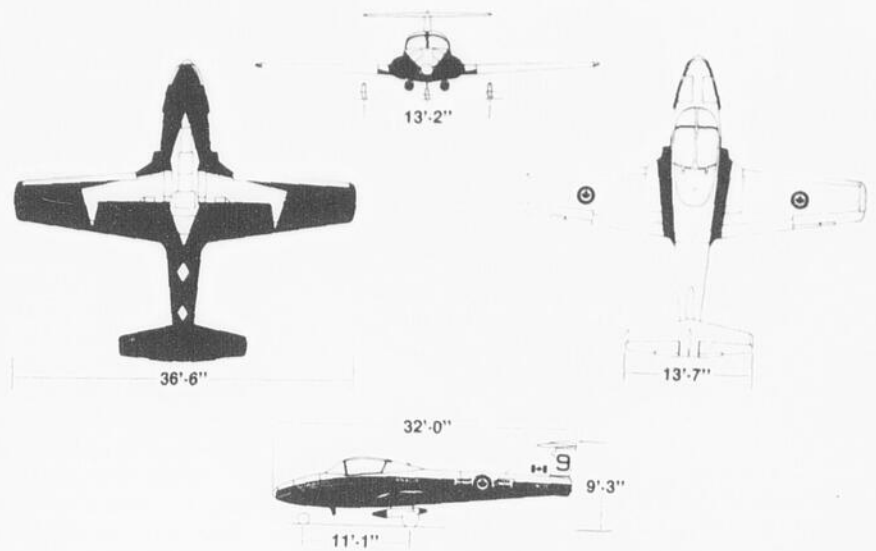
Au cours des saisons 1979 et 1980, sous le commandement du major Tom Griffis, les Snowbirds donnent un spectacle commençant par des manoeuvres à neuf avions plus complexes, au grand plaisir de plus de cinq millions de personnes dans toute l'Amérique du Nord.

Le major Mike Murphy dirige les Snowbirds en 1981 et en 1982. L'équipe présente pour la première fois un spectacle commençant et se terminant par des manoeuvres à neuf avions. Plus de six millions de spectateurs y assistent en 1982.

Les Snowbirds en

sont maintenant à leur quatorzième année d'existence. Le major George Hawey entreprend sa deuxième année en tant que commandant et chef de l'équipe, et sa quatrième année en tant que membre de l'équipe. Il en a fait partie en 1971 et en 1973. L'année 1984 marquera une étape très importante de l'histoire de l'aviation canadienne. On célébrera en effet le 60e anniversaire de l'Aviation royale du Canada (ARC) et le 75e anniversaire du premier vol d'un avion à moteur au Canada. Cette année, les Snowbirds donneront 68 démonstrations à 54 endroits différents.

Le 431e Escadron de démonstration aérienne, tel qu'on le connaît aujourd'hui, représente l'aboutissement des efforts concertés de tous ceux qui se sont intéressés de près aux Snowbirds au cours des douze dernières années. Fidèles à la tradition déjà instaurée, les membres de l'escadron continueront à viser la perfection du vol acrobatique en formation, tâche qui leur a été facilitée par l'exemple de dévouement et de persévérance que leur ont laissés leurs prédécesseurs.



## Dimensions

Envergure de l'aile 36 pi 6 po  
Longueur 32 pi 0 po  
Hauteur 9 pi 3 po

## Poids

Poids à vide 4 860 lb  
Poids total au décollage 7 437 lb

## Carburant

258 gallons imp (2 012 lb)  
310 gallons É. U.

## Moteur

Turboréacteur à compresseur axial  
J85-CAN-40 de General Electric  
2 700 lb de poussée statique au niveau de la mer

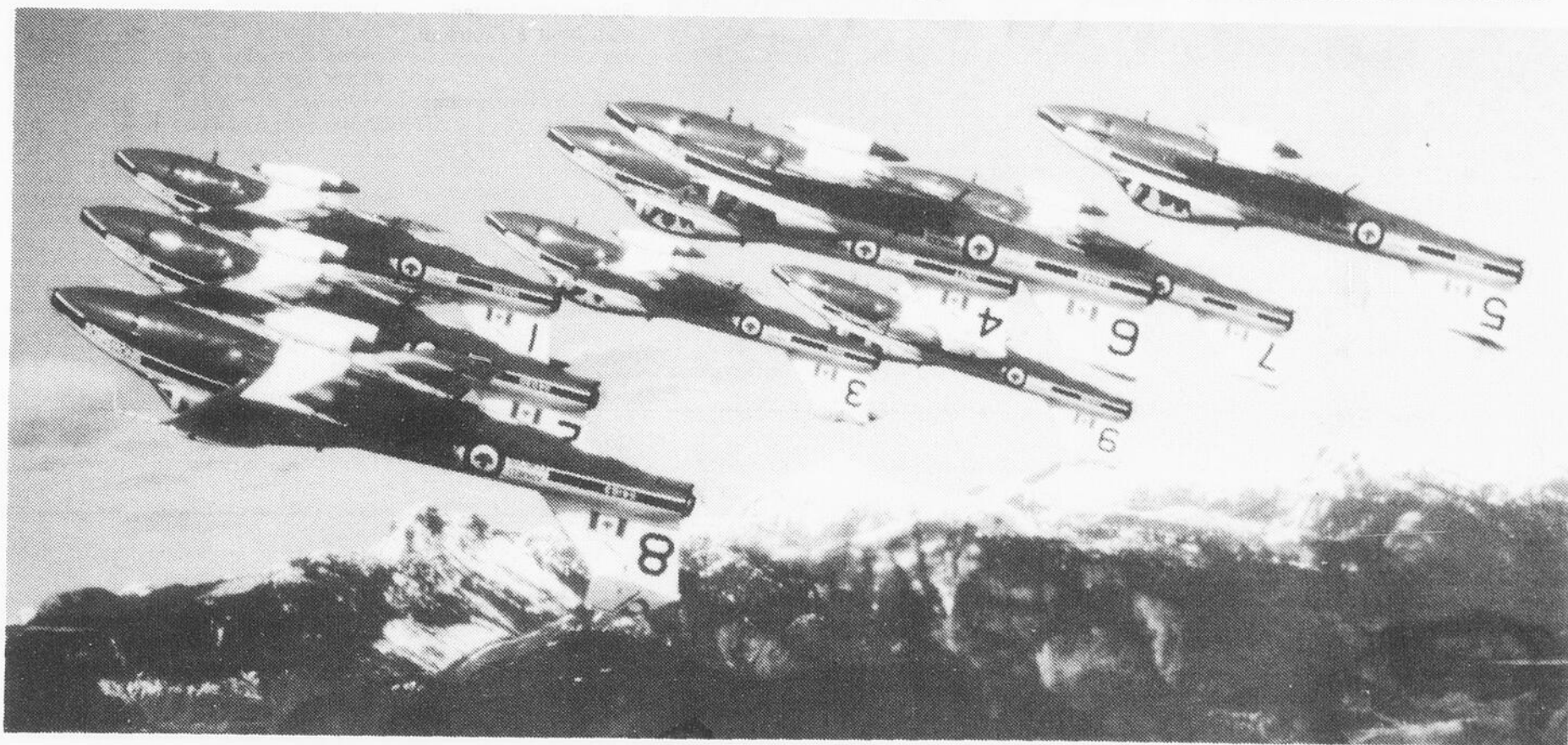
Les Snowbirds volent le Tutor (CT 114), un avion à réaction de construction canadienne employé par les Forces canadiennes pour l'entraînement de base de ses pilotes.

Le poids approximatif du Tutor est de 7,000 livres; il est propulsé par un turboréacteur de 2,700 livres de poussée. La vitesse

maximum de cet avion, avec ses réservoirs ventraux, est de 412 noeuds ou 475 m/h.

L'avion de base doit subir quelques modifications avant d'être employé par les Snowbirds; tout d'abord un système générateur de fumée et une peinture atterayante sont ajoutés pour identification fa-

cile de l'équipe canadienne. A cause de son rôle particulier de formation et d'acrobatie ainsi que de fréquents vols à basse altitude, le Tutor de Snowbirds est muni d'un moteur sensiblement amélioré, ce qui permet aux pilotes de maintenir une position stable durant les différentes manoeuvres.



Labatt

50

Labatt  
Légère Light

Bienvenue au pageant aérien 1984

Jean-Guy Bergeron Agent régional



## L'histoire des hélicoptères à Bagotville

Les hélicoptères à Bagotville ont leurs origines bien ancrées dans la construction de la ligne mid-Canada, il y a de cela trente ans, soit en 1954. Cette année-là, l'escadron 103 d'hélicoptère fut formé au hangar no 3. Il était

composé de quarante pilotes, deux cents techniciens et de vingt-deux hélicoptères. Ces derniers étaient de types S-55 Sikorsky, H-34 Sikorsky et H-21 Piasackis (la banane volante). Les équipes travaillaient cinq semaines chacune

dans le nord et recevaient en plus de leur salaire régulier trente dollars de prime "nordique" et trente dollars de prime de vol par mois. En 1959, l'escadron fut démantelé et cinq hélicoptères furent envoyés à Trenton pour former un escadron d'entraînement opérationnel. Un an plus tard, cet escadron devint une unité de recherche et de sauvetage.

À l'automne de 1966, à la station de l'ARC de Bagotville, une unité de sauvetage fut formée avec deux boeings Vertol H-21B. Cet hélicoptère pouvait facilement levé 3000 livres et avait une autonomie de 250 milles nautiques. De plus, il était très fiable et ne compta qu'un accident majeur pendant son service à Bagotville. Heureusement, personne ne fut blessé sérieusement. L'escadron de sauvetage de la base s'initia à la "vie extérieure" en août 1971 en allant secourir un chas-

seur blessé. L'escadron, avec un H-21B, a aussi été impliqué dans le sauvetage des survivants du glissement de terrain à St-Jean Vianney en mai 1971. Le capitaine P.L. Wenaas fut décoré de la médaille de bravoure pour ses exploits lors des opérations de sauvetage. Mais ces événements ne pouvaient stopper le processus de vieillissement du H-21B. Le 13 mai 1971, le premier "Iroquois" immatriculé 118106, fit fièrement son apparition à Bagotville. D'après les experts, c'était "une petite merveille" en fait d'hélicoptère. Le Iroquois était au H-21B ce que le CF-18 est au CF-104 aujourd'hui. Un peu plus tard, deux autres Iroquois vinrent se joindre au premier. Leurs "wop-wop-wop" distinctifs se font encore entendre au Saguenay.

Plusieurs pensent que le travail de l'escadron de sauvetage est monotone, sédentaire

et ennuyant. Si vous êtes de ceux-là, je vous invite à venir nous voir et à jeter un coup d'oeil à notre "album de famille". Vous y trouverez plusieurs événements marquants tels que: le transport des équipes d'enquêtes sur le site d'une collision sur le St-Laurent, la construction d'une antenne FM sur les monts Valin, de nombreuses missions de sauvetage sur les sites d'écrasements de CF-5 et de CF-101, d'innombrables recherches de petits avions civils portés disparus, de recherches de transmetteurs d'urgence, d'évacuations médicales ou de recherches de pêcheurs et chasseurs perdus.

Nous avons transporté des policiers sur les lieux d'accidents d'autos, de motocyclettes ou de motoneiges, ou encore de marchandises volées évaluées à \$15,000.00. Nous avons pourchassé des hélicoptères volés, avons fait d'innombrables transports de

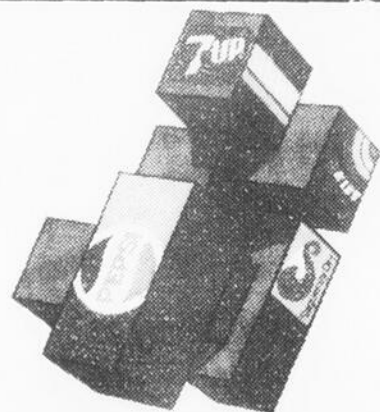


personnalités importantes ou de vols de familiarisation pour les jeunes cadets. Nous avons participé à des spectacles aériens, ramassé des aéronautes et leurs ballons, transporté des toilettes extérieures à la statue Notre-Dame du Saguenay au Cap-Trinité et aidé à l'érection de la croix du Cap de l'Anse à Benjamin.

Jean. Le passé a été coloré et plein de succès. Nous espérons continuer dans cette voie. En terminant, je voudrais dire à tous les pilotes de voilure fixe; "L'hélicoptère accompli avec succès ce que les ballons ont peine à réaliser et ce que les avions ne peuvent pas faire du tout". Amusez-vous bien au spectacle aérien de Bagotville, tout en fêtant le 60ième anniversaire de l'ARC.

Ennuyant? Monotone? Vous pouvez juger par vous-même. L'escadron de recherche et sauvetage a démontré qu'il faisait partie intégrante de la Base de Bagotville et du Saguenay-Lac-Saint-

LT W. Groten,  
escadron de  
sauvetage de la base.



**Liqueurs Saguenay**

Liqueurs Saguenay Ltée,  
1800, boul. Talbot, C.P. 100,  
Chicoutimi, Qué. G7B 5B7.  
Tél.: (418) 549-3135 ou  
1-800-463-9610 (sans frais).

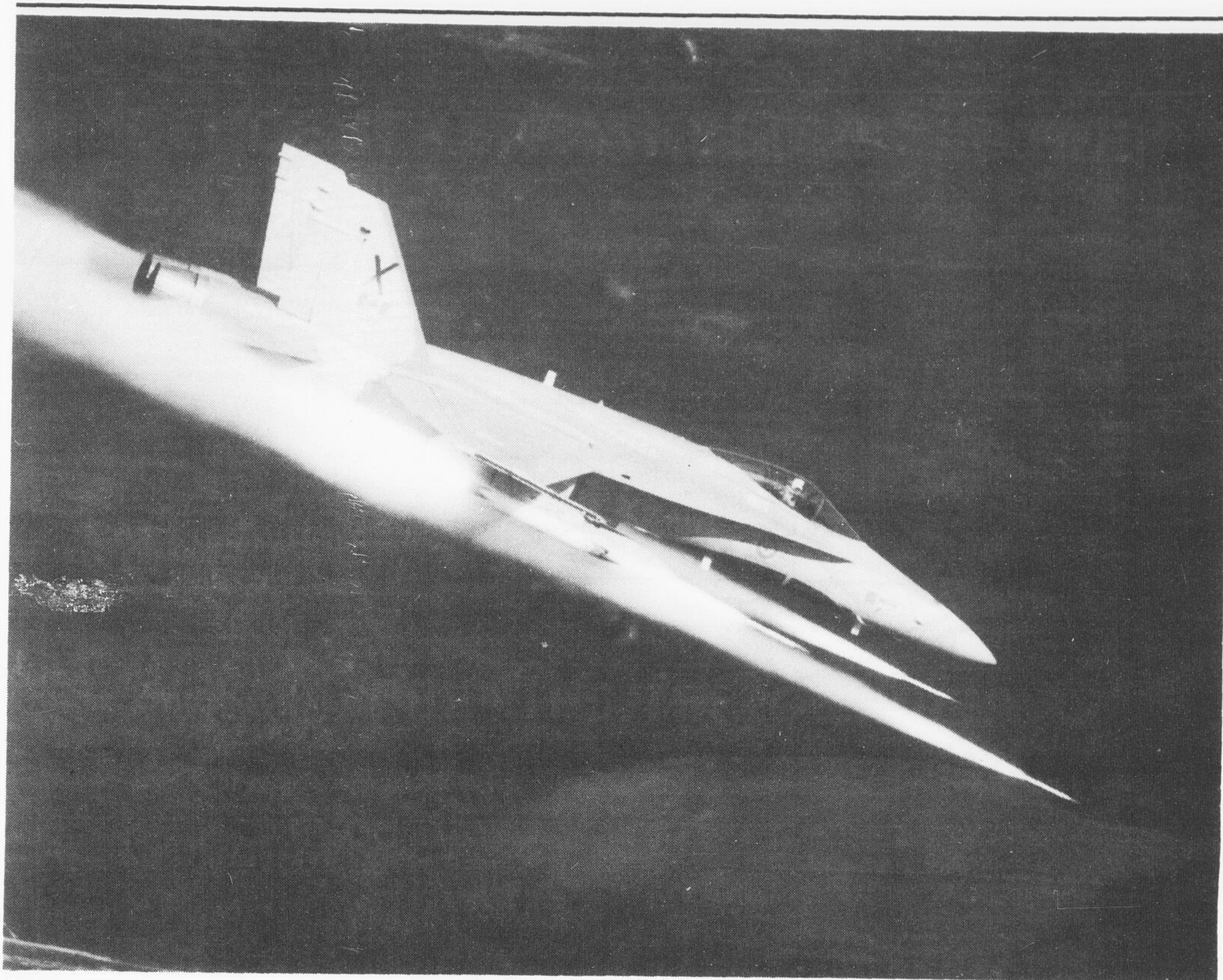
**Maintenant qu'il y a Pepsi**

**ON SE REND A LA BFC  
BAGOTVILLE LE 24 JUIN 84**

Pour assister au

**SPECTACLE AERIEN**

**Voyez les magnifiques exhibits et  
démonstrations aériennes**



## Le CF-18 porte fièrement la feuille d'érable.

Le CF-18 tout temps, multi-missions est le chasseur idéal pour les opérations du Commandement aérien. C'est l'avion qui assurera la sécurité du ciel canadien tout en contribuant



**CF-18**

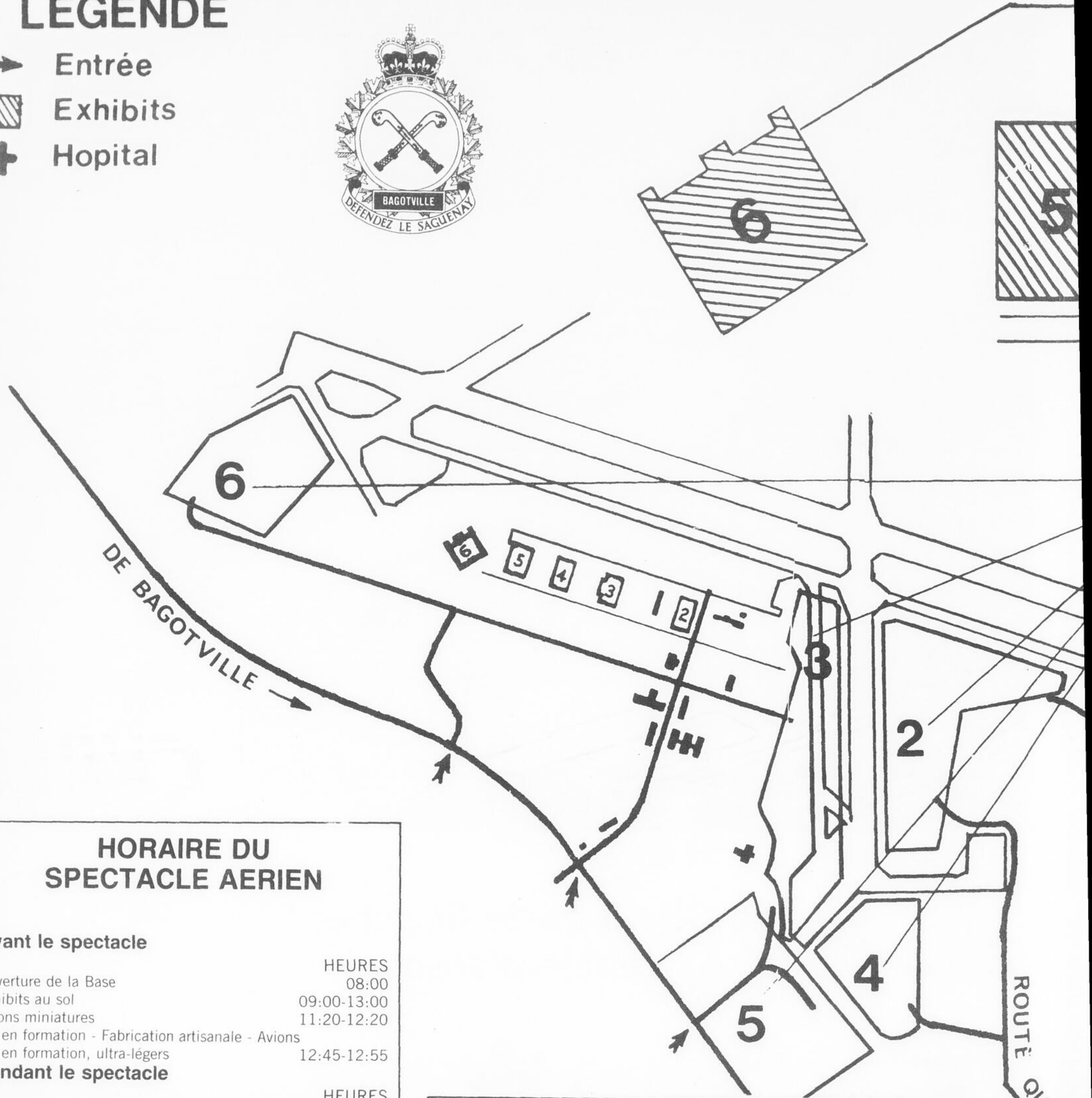
à la prospérité économique des Canadiens. Nous sommes très honorés que vous ayez choisi de faire porter la feuille d'érable au CF-18 et vous remercions de votre confiance.

**MCDONNELL  
DOUGLAS**



# LEGENDE

- ➔ Entrée
- ▨ Exhibits
- ⊕ Hopital



## HORAIRE DU SPECTACLE AERIEN

### Avant le spectacle

	HEURES
Ouverture de la Base	08:00
Exhibits au sol	09:00-13:00
Avions miniatures	11:20-12:20
Vol en formation - Fabrication artisanale - Avions	
Vol en formation, ultra-légers	12:45-12:55

### Pendant le spectacle

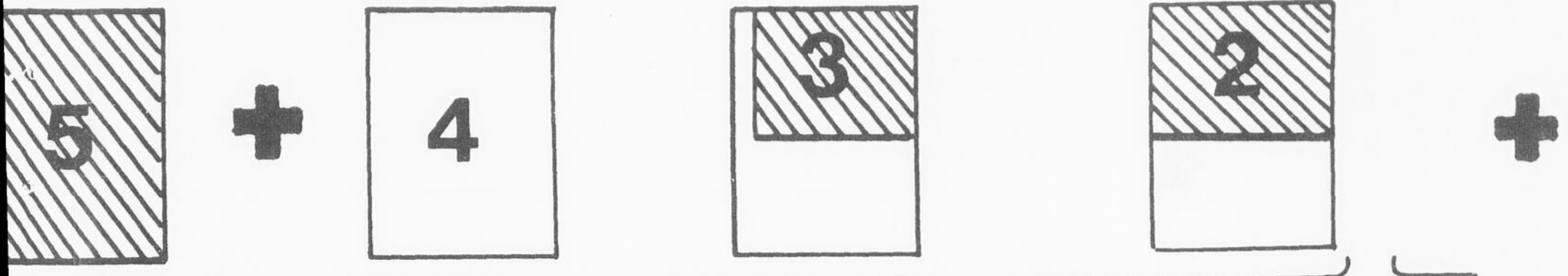
	HEURES
CF101 ouverture - Survol	13:00-13:01
Equipe de parachutisme - Skyhawks	13:02-13:08
CF5 - Saguenay-Québec	13:10-13:22
Hélicoptère - Démonstration	13:25-13:35
Rayban Gold - 2 avions "Pitts Special"	13:37-13:52
F-15 - Démonstration	13:54-14:10
Descente en rappel d'un hélicoptère	14:11-14:21
Warlocks - 2 CF101	14:25-14:33
Groundlocks - 2 T-33	14:35-14:39
Planeur - Oscar Boesch	14:42-14:48
Hélicoptère - Surprise	14:53-14:59
Bombardement - CF-5 Schooner Bluenose	15:00-15:06
CF215 - Avion citerne	15:07-15:12
CF-18 - Hornet	15:24-15:32
Snowbirds	15:36-16:00

Fin du spectacle 16:00

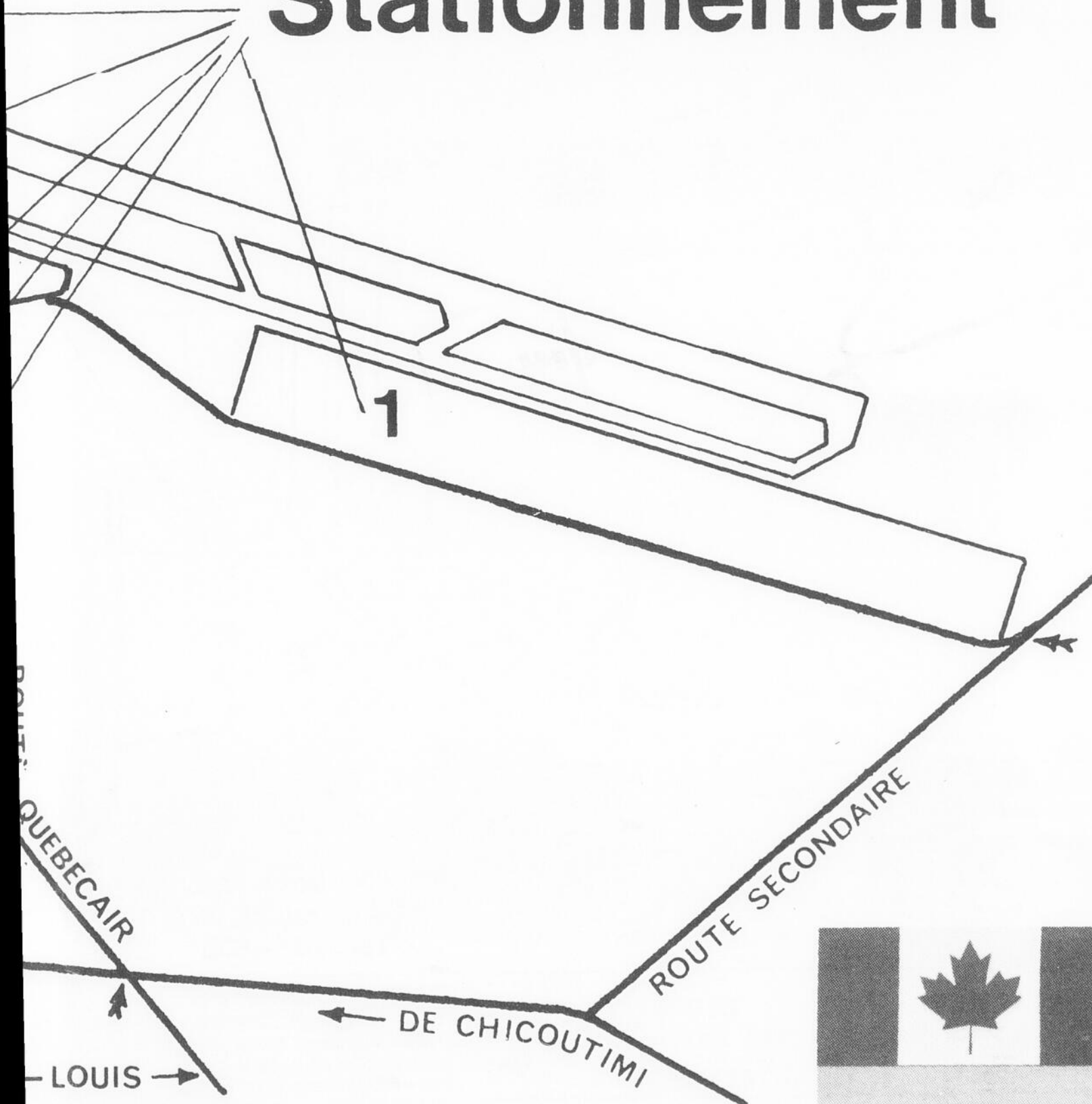


RNG ST-LOU

# L'AIRE DE STATIONNEMENT



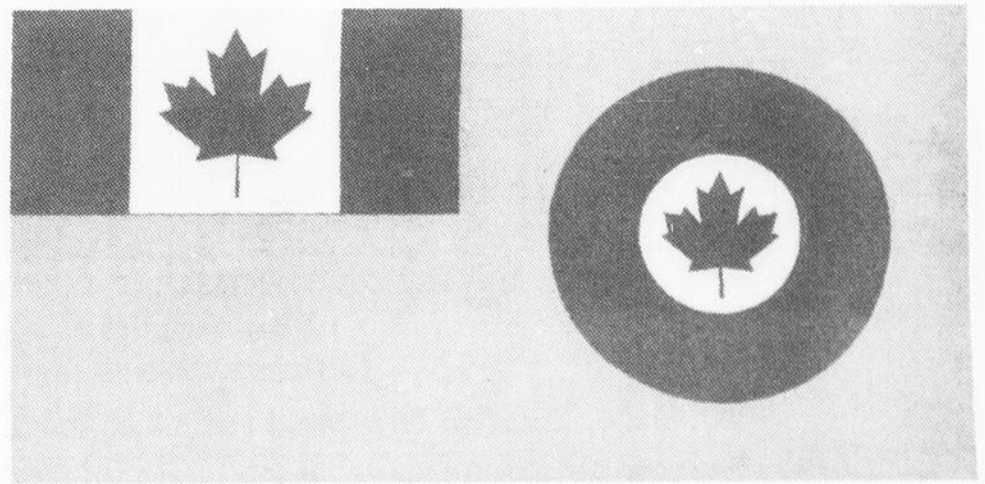
## Stationnement



**CKRS**  
RADIO

**59**

PRESENT A  
LA BAIE



# DEMONSTRATION DES SNOWBIRDS

Neuf avions à réaction Tutor rouge, blanc et bleu, manoeuvrés par des pilotes d'élite, apparaissent dans le ciel tels des étoiles scintillantes, évoluent pendant 23 minutes en présence de spectateurs captivés, puis disparaissent dans une traînée de fumée blanche décrivant la forme d'un éventail (FANBURST) dans le ciel azuré. Aux manoeuvres s'ajoute un commentaire entremêlé de musique et de communications en direct provenant de la cabine de pilotage. Ainsi volent les Snowbirds.

Pendant les quatre premières minutes du spectacle, les neuf avions exécutent des manoeuvres précises, notamment celles du TRIANGLE RENVERSE à la boucle du grand losange (BIG DIAMOND

LOOP), du tonneau de la grande flèche (BIG ARROW ROLL) et de l'éclatement des neuf avions vers le sol (NINE-PLANE DOWNWARD BURST).

Les neuf avions volant en formation serrée, renversés de façon à ce que les spectateurs voient le dessus des appareils, constitue un spectacle particulièrement impressionnant. Des manoeuvres en solo sont exécutées tout au long du spectacle. L'une des appréciées du public est le tonneau scintillant (TWINKLE ROLL), au cours de laquelle les deux avions semblent rouler l'un dans l'autre à trois reprises. Au milieu du spectacle, les Snowbirds exécutent un ballet aérien au son de leur leitmotiv. Sept

## Voici la liste des personnes qui composent l'équipe des Snowbirds de 1984

- No 1 Major George Hawey - Québec (Québec)**  
Commandant/chef d'équipe
- No 2 Capt Al Merrick - Beaconsfield (Québec)**  
Ailier droit intérieur
- No 3 Capt Bill Ryan - Greenwood (N.-E.)**  
Ailier gauche intérieur
- No 4 Capt Dave Forman - Darmouth (N.-E.)**  
Premier centre arrière
- No 5 Capt Holmes Patton - Edmonton (Alb.)**  
Second centre arrière/Chef d'équipe adjoint
- No 6 Capt Richie Clements - Caigary (Alb.)**  
Ailier droit extérieur
- No 7 Capt Carl Shaver - Ottawa (Ont.)**  
Ailier gauche extérieur
- No 8 Capt Bob Stephan - London (Ont.)**  
Premier solo
- No 9 Capt Steve Wallace - Toronto (Ont.)**  
Solo opposé
- No 10 Capt Mike Bell - Toronto (Ont.)**  
Coordinateur
- No 11 Major Norm Fraser - Chambly (Québec)**  
Commandant adjoint/Coordinateur
- No 12 Capt Leslie Whan - Winnipeg (Man.)**  
Officier d'administration

avions effectuent diverses manoeuvres en équipe, en commençant par la formation du MINI-CONCORDE et en terminant par le tonneau du double losange (DOUBLE DIAMOND ROLL). Au cours de la silhouette envers-endroit (FLIP FLOP SILHOUETTE), le premier solo vole en position renversée alors que les deux ailiers l'accompagnent dans la position normale, montrant ainsi aux spectateurs le dessus et le dessous des trois appareils. Le spectacle se termine comme il a commencé, c'est-à-dire en formation de neuf avions.

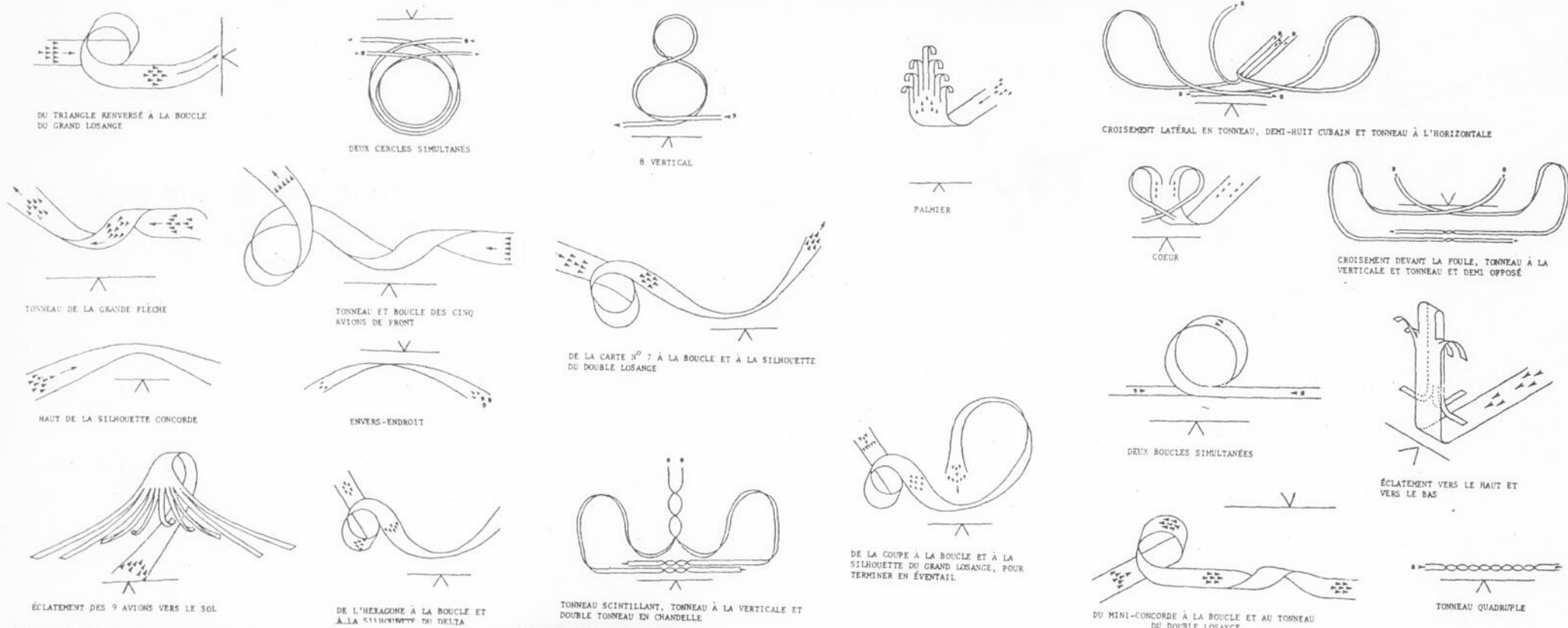
On prétend que l'une des manoeuvres les plus difficiles à exécuter est le tonneau et boucle des cinq avions de front (LINE ABREAST ROLL

and LOOP). Toutes les manoeuvres sont réglées jusqu'au moindre détail et les diverses formations, notamment l'HEXAGONE, le DELTA et la CARTE NO 7 (CARD 7), sont en effet des modèles de précision.

Tout au long du spectacle apparaissent des traînées de fumée blanche décrivant des figures en forme de huit, de coeur et de palmier.

Le spectacle des Snowbirds comprend 23 manoeuvres différentes. Elles durent environ une minute chacune et sont séparées entre elles par un intervalle de moins de 10 secondes. D'avril à octobre, les Snowbirds donneront 68 démonstrations devant plus de trois millions de spectateurs.

## DIFFERENTES MANOEUVRES



La Liberté  
VIDEO INC



LE CLUB VIDEO  
PAR EXCELLENCE

893, boul. Talbot,  
Chicoutimi, G7B 4B3  
Tél.: 696-4658

**JONQUIERE**

3822, rue du Roi-Georges

**542-9449**

**SAINT-HONORE**

3261, boul. Martel sud

**673-4053**

**BEGIN**

131A, rue Brassard

**672-4053**

**FILMS DISPONIBLES:**

pour Chicoutimi: 1,250 et plus

pour Jonquière: 750 et plus

pour Bégin: 65 et plus

pour Saint-Honoré: 50 et plus

OUVERTURE OFFICIELLE LE 1 JUILLET 1984 AUX GALERIES DE LA BAIE

Pour souligner son 2ième anniversaire

La Liberté Vidéo Inc. offre à ses clients les rabais suivants:

Location de vidéocassette à **2,50 \$** par jour

La carte de membre à **30 \$**

## CÔTÉ, BRASSARD & BOISVERT

NOTAIRES ET CONSEILLERS JURIDIQUES  
TITLE ATTORNEYS

631, 3<sup>ème</sup> RUE, VILLE DE LA BAIE  
(sect. Port- Alfred) — G7B 2B4  
TÉLÉPHONE: 544-3396

Compliments de

## LES MAGASINS CONTINENTAL LTÉE

Siège Social: 365 Est, Rue Racine,  
Chicoutimi, P.Q.



Location  
**LOCAL**  
rent-a-car inc.

Heures d'ouverture: 7  
jours par semaine, de  
7h00 à 21h00.

Location  
Automobiles  
Autobus  
Camions

23, rue  
Jacques-Cartier  
ouest,  
Chicoutimi, P.Q.  
G7J 1E7

Bur.: 543-7911  
Aéroport: 677-2525

Pierre Ouellet  
Président

Tarifs spéciaux pour fin de semaine.

MAISON  
*Aubin*  
CHICOUTIMI LTÉE

Bur.: 543-3333  
Rés.: 543-1033

*Gaston Aubin*

412, RUE JACQUES-CARTIER, CHICOUTIMI, QUÉ

2203 RUE ROUSSEL, CHICOUTIMI - TÉL: 543-3308



*J. Sirois Electrique Inc.*

ENTREPRENEURS EN ÉLECTRICITÉ

Vente - Réparation - Pièces  
Accessoires électriques  
de toutes marques

PIERRE SIROIS  
Gérant dépt. de service

## GARAGE GILBERT & FILS

Mécanique — Débosselage — Peinture  
"REMORQUAGE 24 HRES"

3350, R.R. 2, STE-ANISSETTE,  
GAR: 677-2025

BAGOTVILLE, VILLE DE LA BAIE  
NUIT: 667-2208

RESTAURANT (Dépanneur, bière et vin)

Poulet B.B.Q. — "Capitaine Bob" —  
Pizza (Livraison à domicile)

TEL.: 677-2026

Heures d'ouverture: 7h00 A.M. à 23h30 P.M.,  
7 jours par semaine



**TRUST  
GÉNÉRAL**

1212, boul.  
Talbot  
543-5511

NOUS NOUS SPECIALISONS EN  
IMMOBILIER RESIDENTIEL



Jeanne A. Corneau  
Tél.: 549-1476

CHICOUTIMI  
**Hotel/Motel  
Universel**

"UNE AUTRE DES VRAIES BONNES CHOSES DE LA VIE".

ANGLE DES SAGUENEENS ET BOUL. TALBOT (418) 545-8326

CHICOUTIMI  
ANGLE DES SAGUENEENS ET BOUL. TALBOT (418) 545-8326

RIVIERE-DU-LOUP

SORTIE TRANS-CANADIENNE/EXIT HIGHWAY (418) 862-9520

QUEBEC  
2300, CHEMIN STE-FOY (418) 653-5250

DRUMMONDVILLE

SORTIE CENTRE-VILLE/TRANS-CANADIENNE  
EXIT DOWNTOWN HIGHWAY (819)478-4971

Tél.: (418) 549-7419

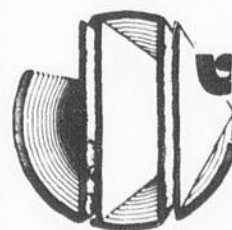
545-8326  
Local 151

Restaurant

*Le Bordelais*

CHICOUTIMI  
**Hotel/Motel  
Universel**

250, boul. des Saguenéens  
Chicoutimi, Qc G7H 3A4



**Vidéo Déry Ltée**

CABLE DE TELEVISION

338, rue Albert, C.P. 1154  
Ville de La Baie, P.Q.  
TEL: (418) 544-3358

# 60ième Anniversaire de l'ARC

Par le Icol C.L. Fitzpatrick

Il peut sembler curieux que l'histoire de l'aviation militaire du Canada ait plongé ses racines à un océan de chez elle, à peine 14 ans après le début du vingtième siècle.

Il est encore plus surprenant de réaliser que le Canada n'avait même pas de forces aériennes à ce moment là.

Peu importe les raisons — la vastitude du Canada, son climat rigoureux ou le courage des jeunes Canadiens — la ligné du Commandement aérien d'au-

jourd'hui et de son prédécesseur, l'Aviation royale du Canada, remonte jusqu'au dessus des sanglants et boueux champs de batailles européens de la Première Guerre Mondiale.

On a estimé que durant cette guerre, plus de 23,000 jeunes Canadiens ont servi dans le Royal Flying Corps de Grande-Bretagne, ce qui représente environ le quart de son effectif. D'autres Canadiens ont également servi dans le Royal Naval Air Service

de ce pays, à cette époque.

Ils se sont mérités une réputation mondiale pendant la guerre aérienne en Europe, méritant 800 décorations, dont trois Croix de Victoria, la plus haute décoration britannique. Les statistiques indiquent que 1,388 Canadiens ont été tués et 1,130 blessés au cours des opérations.

Après la guerre 1914-1918, il devait s'écouler près de cinq ans et demi avant que l'ARC ne soit officiellement le jour, le 1er avril 1924.

Le 23 février 1909, McCurdy, originaire des Maritimes, réussissait à faire décoller son frêle avion Silver Dart des plaques de glace du petit village de Baddeck, au Cap-Breton (N.-E.). Au sol l'observait le constructeur de l'avion, l'inventeur du téléphone Alexander Graham Bell. Il s'agissait du premier vol propulsé à l'intérieur de l'Empire britannique. C'était à peine plus de cinq ans après qu'Orville Wright ait réussi le premier vol de ce genre, le 17 décembre 1883, à Kitty Hawk (Caroline du Sud).

Après son exploit de Baddeck, McCurdy essaya d'intéresser le gouvernement canadien aux possibilités militaires de l'avion, mais sa proposition fut rejetée. Ce fut le premier d'une série d'essais d'ajouter un troisième volet aux forces canadiennes de défense qui comprenaient alors une petite marine et une armée. La lenteur des progrès réalisés au cours des 15 années suivantes devait devenir frustrante.

L'étincelle jaillit à nouveau temporairement, au cours de la Première Guerre Mondiale. On considérait alors que les attitudes et l'opinion, au Canada comme outre-mer, étaient favorables à la formation de forces aériennes canadiennes distinctes. Le public canadien avait pris conscience du rôle important bien qu'effacé de ses aviateurs, dans la

guerre aérienne de l'Europe.

Avec la fin de la guerre 1914-1918, les espoirs de voir naître des forces aériennes canadiennes s'estompèrent rapidement. Environ six mois plus tard, pour régler et contrôler les activités aériennes de plus en plus importantes au Canada, le gouvernement de notre pays mis sur pied un organisme appelé la Commission de l'Air.

L'aviation était en pleine croissance au Canada, et c'est à peine huit mois et demi plus tard, soit le 18 février 1920, qu'un décret du conseil autorisa la création de forces aériennes non permanentes et non professionnelles que dirigerait la Commission de l'Air. Son effectif provisoire comptait 1,340 officiers et 3,905 aviateurs, sans aucune affiliation avec le monde militaire.

Le premier pas définitif vers l'établissement de forces aériennes régulières fut franchi le 28 juin 1922, avec l'adoption de la loi sur la défense nationale qui intégrait les ministères de la Milice et de la Défense, le Service naval et la Commission de l'Air.

## Le décollage

Un peu plus d'un an et demi plus tard, le 1er avril 1924, naquit l'Aviation royale du Canada, avec la devise "Per ardua ad astra" (Vers les astres par les efforts). Pour les nombreux partisans d'une puissance aérienne militaire du Canada, cela avait été une lutte longue, mais couronnée de succès.

L'ARC devait éventuellement acquérir son indépendance environ 14 ans plus tard, et relever non plus du chef de l'état-major général mais du ministre de la Défense Nationale. Elle fut ainsi placée sur un pied d'égalité avec la Marine et l'Armée.

Entre les deux guerres mondiales, l'Aviation accomplit des tâches variées, notamment dans les domaines de la cartographie, de l'exploration fo-

restière, des vols de transport et de communication, et des patrouilles anti-contrebande et de pêche. Elle participa en outre à des opérations conjointes avec la Marine et l'Armée, surtout des exercices d'artillerie en coopération, à Esquimalt, Sarcee (près de Calgary), Petawawa et Dartmouth.

## Les préparatifs de guerre

Deux ans avant que n'éclate la Deuxième Guerre Mondiale, en 1939, en raison de la détérioration rapide de la situation politique en Europe, l'ARC obtint les ressources additionnelles qui lui permettraient de devenir une force aérienne de classe mondiale. Au cours de la demi-douzaine d'années qui suivirent, son expansion fut telle qu'elle devint la quatrième puissance aérienne au sein des Alliés.

A ce moment là, son effectif comptait 249,662 hommes et femmes dont 93,000 — plus du tiers — avaient servi outre-mer. Pendant ce temps, au pays, l'ARC formait des milliers d'aviateurs alliés en vertu du Programme d'entraînement aérien du Commonwealth, dans des douzaines de stations aériennes dispersées dans tout le pays.

Les pertes de l'ARC au cours de la Deuxième Guerre Mondiale ont totalisé 17,100 tués, pendant que 8,000 aviateurs méritaient des décorations dont, à nouveau, trois Croix de Victoria.

Avec la fin de la guerre, en 1945, commença la conversion à l'état de temps de paix, mais cela fut de courte durée. La reconstruction de la marine, de l'armée et des forces aériennes du Canada commença en 1948, lorsque l'on reconnut que le communisme constituait une menace.

Cette menace se concrétisa en juin 1950 par l'attaque de la Corée

du Sud par la Corée du Nord. Par la suite, la Chine vint se joindre aux Nord-Coréens. Ils étaient opposés à une force des pays membres des Nations Unies, et cette guerre non déclarée prit bientôt le nom d'Opérations de l'ONU en Corée.

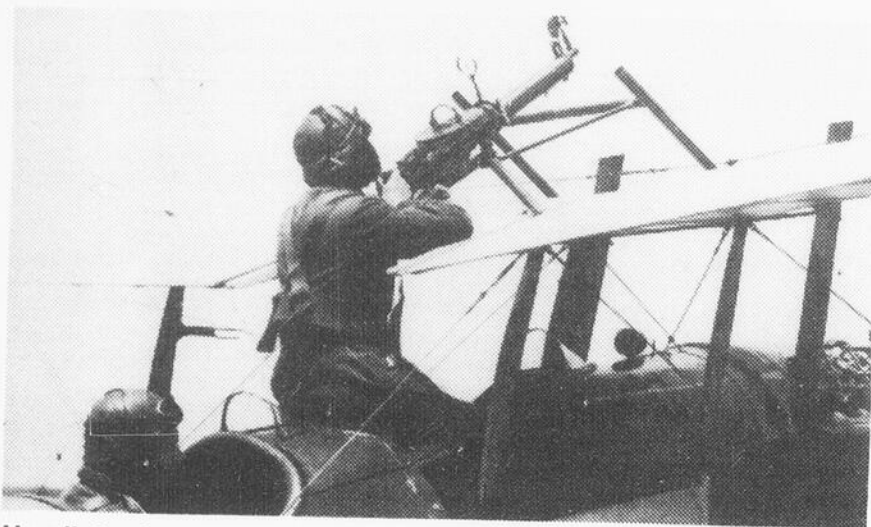
L'ARC soutient les troupes du Canada et de ses alliés de l'ONU en assurant le transport aérien au-dessus du Pacifique jusqu'au Japon et la Corée, et en fournissant des officiers dans le cadre du programme d'échange au pair avec l'U.S. Air Force en Extrême-Orient.

A la fin de 1953, une trêve mit fin aux opérations, mais de nombreuses forces de l'ONU, y compris celle du Canada, demeurèrent en Corée jusqu'au début de 1955.

Les autres activités d'après-guerre de l'ARC comprennent notamment celles au sein de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord en Europe, les opérations de soutien aux missions de maintien de la paix de l'ONU en Egypte, au Congo, en Nouvelle-Guinée, au Yémen et à Chypre, et son rôle de partenaire des États-Unis dans le Commandement de la Défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD).

Il faut également souligner de nombreuses missions internationales de soutien pour répondre à des besoins humanitaires, notamment en 1975, l'évacuation des ressortissants canadiens et vietnamiens d'Indo-Chine.

Bien que souvent passé sous silence au fil des ans, le rôle de l'ARC dans le domaine de la recherche et du sauvetage à l'intérieur de l'immense territoire canadien et le long de ses côtes a permis de sauver des vies sans nombre et a été de la plus grande importance dans le développement de notre pays.



Un pilote s'entraîne au tir, au camp Borden, en 1917.

## Centre d'Alignement de La Baie Enr.

Propriétaire: MARC GAGNE

Vente de toutes pièces de suspension et amortisseurs pour toutes marques d'automobiles. (APPROXIMITE DE LA BASE)

VENTE ET POSAGE

2245, boul. St-Anicet,  
Ville de La Baie G7B 3P5  
Tél.: 544-5331



# WEEK- ENDS

moins chers  
chez Tilden



Horizon  
Tilden met  
en vedette  
les voitures  
Chrysler  
Canada

Tarifs au téléphone!



Location d'autos  
Tilden

74, Jacques-Cartier E.  
Chicoutimi, Québec  
G7H 1Y2  
(418) 549-3888

Maurice Perron  
Représentant



475, racine est- c.p.1088-chicoutimi  
G7H 1T5

Gingras, Jacques E Associés, L'éc.

Assurances Générales

Marcel Gingras

Bur. 540-8430 Rés. 678-2260

(suite de la page 24)

Au terme de la Seconde Guerre mondiale, le nombre de bases et les effectifs furent considérablement réduits. Cependant, en raison des engagements du Canada envers l'OTAN, les Nations Unies et la défense aérienne de l'Amérique du Nord, l'ARC fit de nouveau l'objet d'un programme d'expansion graduelle.

Pendant la guerre de Corée, des avions North Star faisant partie d'un escadron de transport de l'ARC firent la navette au-dessus du Pacifique, ce qui fit apparaître de nouvelles responsabilités en matière de transport à long rayon d'action pour les forces en temps de paix. D'autres progrès furent réalisés dans ce domaine avec la mise en service de nouveaux appareils et du fait de nouveaux engagements pris par le Canada sur le plan international. Le 5 juin 1950, l'ARC reçut son drapeau du Gouverneur général vicomte Alexander de Tunis lors d'une cérémonie qui se déroula sur la colline parlementaire à Ottawa.

En 1958, les Etats-

Unis et le Canada décidèrent d'unir leurs efforts pour assurer la défense aérienne de l'Amérique du Nord en formant le Commandement de la défense aérienne du continent nord-américain (NORAD). Par l'entremise de l'ARC, le Canada fournit des escadrons de chasseurs d'interception, des réseaux de détection, des centres de commandement et de contrôle, des escadrons de lance-missiles ainsi que du personnel de l'ARC au sein du commandement conjoint.

En vertu des engagements du Canada envers l'OTAN, l'ARC dut envoyer des avions de chasse F-86 "Sabre" en Europe au début des années 1950. Bien qu'on ajouta plus tard à ces derniers des intercepteurs tous temps CF-100 "Canuck", le rôle de l'ARC changea avec la mise en service du CF-104, avion de frappe et de reconnaissance. En 1950, le service de patrouille maritime de l'ARC fut remis sur pied et, dans le cadre de l'OTAN, fut chargé d'effectuer, en cas d'urgence, des opérations anti-sous-marines à long rayon d'action dans la

région de l'Atlantique sous la direction du Commandant Suprême allié de l'Atlantique.

Outre ses rôles sur le plan international, l'ARC devait effectuer, à l'échelle nationale, des opérations d'appui aérien dans les zones sinistrées, de recherche et de sauvetage tant en mer que sur les vastes étendues de terre du Canada et d'approvisionnement des stations situées dans l'Arctique.

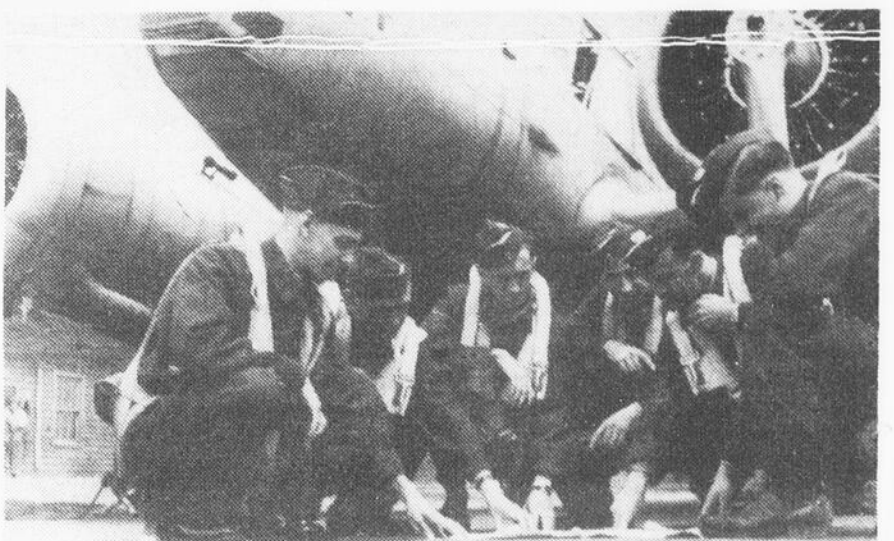
En février 1968, les 45,000 officiers, hommes et femmes, de l'ARC, les 19 types d'aéronefs et tout le matériel de soutien furent incorporés dans les nouvelles Forces canadiennes unifiées. Cette incorporation eut pour effet de fragmenter les forces aériennes telles qu'elles existaient à l'époque. En effet, un certain nombre d'éléments fonctionnels effectuaient des activités aériennes, tandis que des unités aériennes tactiques s'occupaient de fournir un soutien aux forces terrestres sous le commandement de la FMC. En outre, notre contribution à l'OTAN comprenait la 1ère Division aérienne et des unités aériennes tacti-

ques rattachées à la 4ème Brigade.

Il fallait de toute évidence répondre à un besoin de centralisation pour restaurer l'unité de commandement et l'identité propre du personnel des forces aériennes du Canada. On assista donc, le 1er septembre 1975, à la formation du Commandement aérien. Toutes les activités aériennes des FC seraient désormais sous la direction d'un seul chef. Le nouveau commandement adopta la devise "Sic Itur Ad Astra", qui signifie "Tel est le chemin qui mène aux étoiles". Le 31 juillet 1982, le Commandement aérien reçut son drapeau du Gouverneur général Edward Schreyer lors d'une cérémonie à la BFC Winnipeg (Manitoba). Le 1er avril 1984 marquera le 60e anniversaire de la formation de l'Aviation royale du Canada en tant que force permanente.



Un Spitfire Mark VIII de l'ARC se prépare à décoller, en janvier 1944.



Les aviateurs préparent la mission, en Europe, durant la Seconde Guerre mondiale.



Des CF-104 de l'ARC (1re division) en Europe en 1963.



Des pilotes de Hurricane se préparent à aller en mission de combat, en Europe, en février 1941.

**rocoto**  
TOYOTA

1640, route 170, Chicoutimi, Qc  
Téls: bur. 549-5574.

**Toyota... vous a à coeur.**

Téléphone: 545-8285 G7H 3A4

**POISSONNERIE**  
**"LA BELLE SOLE" INC.**  
"Votre Hôte et Conseiller en cuisson"  
JEAN-CLAUDE FORGERONT, prop.

Poissons frais et congelés - Homards vivants  
Plats cuisinés -

326, rue des Saguenéens Chicoutimi

MEUBLES - FABRICATION DE MODULAIRES

**Jacques Foster Ltée**

- MEUBLES DE STYLE
- MEUBLES SUR COMMANDE
- DE TOUS GENRES,
- FABRIQUES A NOTRE
- ATELIER
- TRANSFORMATION
- EBENISTERIE

ESTIMATIONS GRATUITES - OUVRAGE GARANTI  
EN AFFAIRE DEPUIS 20 ANS  
1369 BOUL. TADOUSSAC - CHICOUTIMI (secteur Nord)  
543-3689

HOTEL/MOTEL

**au Parasol**

1287, Mgr Racine C.P. 334 Chicoutimi, P.Q.  
G7H 5G2 (418) 543-7771

85 motels  
Option: cuisinette (Kitchen Units)  
Bar et salle à manger  
Piscine - Pool  
Circuit fermé (PAY-T.V.)

BERTRAND  
PICARD  
directeur



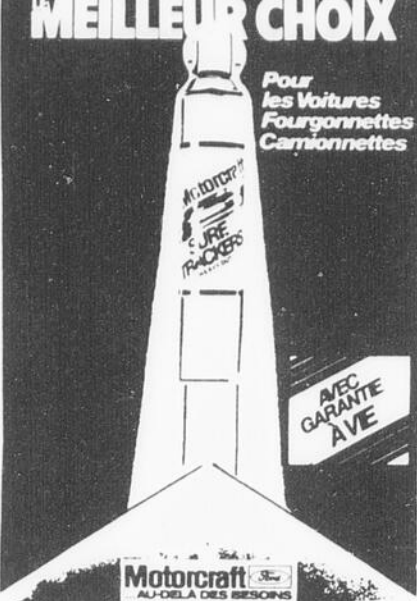
JEAN-HUGUES TREMBLAY  
AGENT

MOLSON SAGUENAY LTÉE  
1864 BOUL. ST-PAUL, CHICOUTIMI, Q.C.  
C.P. 364 G7H 5C2 TEL. 418 545-2431

## SUPER SPECIAL DU SPECTACLE AERIEN 84

**MEILLEUR CHOIX**

Pour les Voitures Fourgonnettes Camionnettes



Lorenzo Marin  
Directeur du service



André Langlois  
Gérant des pièces

### AMORTISSEURS

Rég.: \$98.96  
SPECIAL: **\$59<sup>95</sup>** la paire

de série AW Garantie à vie

### SUSPENSION MC PHERSON

Rég.: \$305.00  
SPECIAL: **\$210<sup>00</sup>** la paire

de série AM  
Garantie 2 ans ou 50,000 km



RENSEIGNEZ-VOUS SUR NOTRE PROGRAMME DE COUVERTURE DES REPARATIONS POUR 3 ANS, 4 ANS OU 5 ANS. C'EST UN PROGRAMME D'ENTRETIEN PROLONGE OFFERT PAR FORD.

Grâce au Programme d'entretien prolongé Ford, votre voiture camionnette bénéficiera d'une couverture des réparations jusqu'à 5 ans ou 100,000 km.

**PERRON AUTO INC.**

930, boul. Talbot Chicoutimi 549-7633

CONCESSIONNAIRE FORD

UNE EQUIPE FORD MIDABLE



# Histoire de l'aviation à travers les timbres

(Par le Capt R. Larouche)

(Sentinelle, 1982/5)

## L'AVIATION MILITAIRE

En 1979, le ministère des Postes a émis une série de quatre timbres commémoratifs de l'aviation canadienne. L'un d'eux, un timbre de 35 cents commémore le haut fait d'armes du capitaine d'aviation David Hornell pour lequel il a reçu la Croix de Victoria, à titre posthume. Le timbre représente le Canso du capitaine Hornell. Le 25 juin 1944, sous un tir antiaérien intense, le capitaine Hornell attaqua un sous-marin allemand dans l'Atlantique Nord. A moins de 50 mètres de la cible, le moteur droit de son appareil Canso a été touché. Hornell a réussi à maîtriser son appareil, à reprendre l'attaque et couler le sous-marin avant de se poser sur la mer houleuse. Un seul des deux canots de sauvetage était utilisable. Le canot ne pouvant contenir plus de quatre passagers, quatre hommes ont dû s'y accrocher. Les naufragés n'ont été récupérés que 24 heures plus tard. Le froid et la fatigue avaient miné les forces des huit valeureux aviateurs, causant la mort de deux d'entre eux, dont le capitaine Hornell.

En 1980, l'émission de quatre timbres représentant des avions militaires, formait le deuxième volet de la série consacrée à l'aviation canadienne. Un timbre de 35 cents représente le JN-4 Canuck, un appareil de la 85e Escadrille peint aux couleurs des avions d'entraînement de la RAF au cours de la Première Guerre mondiale. Quelque 2 900 de ces appareils ont été construits du début de 1917 à la fin des hostilités. Les appareils figurant sur l'autre timbre de 35 cents sont des Hurricane appartenant à la 1re Escadrille de chasse de l'ARC qui a participé à la bataille d'Angleterre durant la Deuxième Guerre mondiale.

Un timbre de 17 cents montre le premier des 430 Lancaster construits par Victory Aircraft. Il appartenait à la 405e Escadrille de l'ARC. Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, le Lancaster a accompli plus de 156 000 missions de combat. L'autre timbre de 17 cents représente des CF-100 Canuck. Peu après la Deuxième Guerre mondiale, les autorités canadiennes ont décidé que pour parer la menace des bombardiers soviétiques, l'ARC avait besoin

d'un chasseur tout temps, de jour et de nuit, capable de voler dans l'Arctique. Comme un tel appareil n'existait pas, il a été entièrement conçu et fabriqué au Canada par Avro qui en a produit 692, dont 53 ont été vendus à la Belgique. Après de glorieuses années dans le ciel canadien, le Canuck a été mis au rancart en décembre 1981.

Dans l'émission du troisième et dernier volet sur l'aviation canadienne, en 1981, l'un des quatre timbres représente un Tutor CL-41 de Canadair, aux couleurs des Snowbirds qui s'en servent pour leurs spectacles d'acrobaties aériennes.

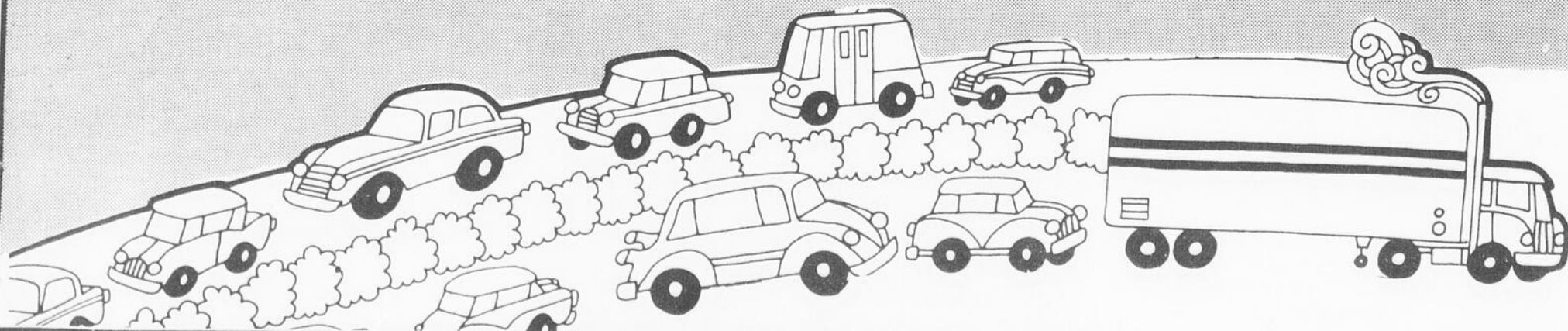
Par le truchement de la philatélie, nombreux sont ceux qui pourront se rappeler quelques pages de notre histoire militaire. Les timbres-poste représentent plus que des vignettes colorées ou un simple moyen d'affranchir lettres et colis. Ils constituent un excellent moyen de rappeler à un peuple et même à la population du monde entier, les grands moments de l'histoire d'un pays.



**CJMT** RADIO **1420**

## SERA SUR PLACE

Ne manquez pas nos nombreux reportages sur la circulation et le déroulement du Pageant Aérien à bord de l'hélicoptère.





Un C-130 Hercules décollant avec les fusées "Jato"

**Ça**  
**commence**  
**BIEN!**  
**... avec**

le **QUOTIDIEN**  
DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN



Le Neptune était un avion de patrouille maritime et de chasse anti-sous-marine. Il fut retiré du service vers la fin des années 1950.



Bernard Tremblay

*Nous sommes heureux de  
nous joindre à vous pour  
célébrer le spectacle aérien  
1984*

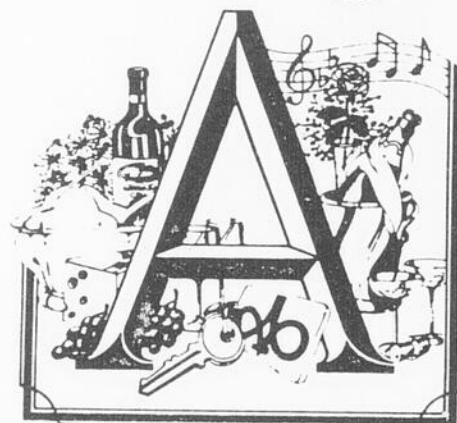
*Bernard Tremblay*

**L'ami Bernard**  
**LINCOLN MERCURY**

520, ROUTE 170 549-5021

*Personne ne ressort de chez l'ami Bernard sans être  
entièrement satisfait, c'est une garantie écrite.*

## L'accueil avec un grand



Voilà ce que vous réserve en tout temps  
l'AUBERGE DES GOUVERNEURS  
au Royaume du Saguenay  
Confort, détente et loisirs au Royaume du Saguenay...  
c'est l'Auberge des Gouverneurs pour l'accueil  
avec un grand "A"

**RESERVATIONS SANS FRAIS:**  
1-800-463-2820

**\$39<sup>00</sup> par jour** Chambre simple avec douche  
mercredi, samedi, dimanche

Pendant la fin de semaine du Spectacle aérien 84, demeurez à  
l'Auberge pour aussi peu que \$39.00 par jour  
(enfant en bas de 12 ans demeurant dans la même chambre sans  
frais)



AUBERGE

**DES GOUVERNEURS**

CHICOUTIMI: 1303, boulevard Talbot (418) 549-6244



— VOYAGEUR

## EXHIBITS AU SOL

1.

### EXPOSANTS SITUES AU HANGAR 6:

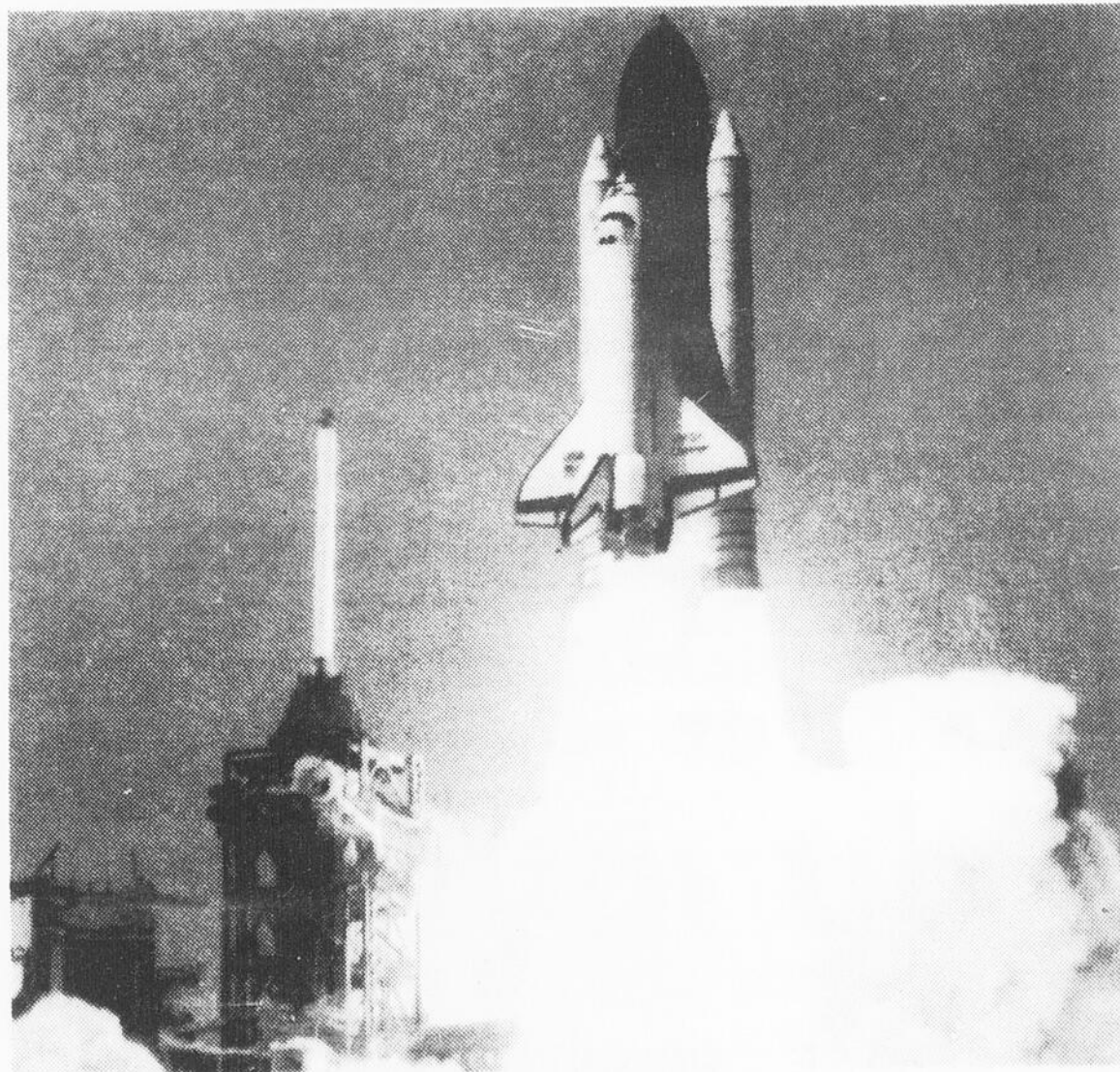
- COLLEGE DE CHICOUTIMI
- AETE
- NDT - ESSAI NON DESTRUCTIF
- MINISTERE DES TRANSPORTS
- ENGINE BAY - CF 101 - MOTEUR
- CF 101 EN EXHIBIT
- ARMEMENT - CF 101
- AVIONS MINIATURES
- TEL AIR ELECTRONIQUE
- SAFETY SYSTEM - SYSTEME DE SECURITE
- SMALL ARMS - ARMEMENT
- MONT-APICA
- COMPONENT SHOP - ATELIER DES FONCTIONS HYDRAULIQUES
- FIRE HALL - POMPIER
- CAE ELECTRONICS

2.

### EXPOSANTS SITUES AU HANGAR 5:

- CENTRE DE RECRUTEMENT
- ENGINE BAY - CF 5 - MOTEUR
- SAFETY SYSTEM - CF 5 - SYSTEME DE SECURITE
- CF 5 - PHOTO
- CF 5 - ARMEMENT
- CF 5 - EN EXHIBIT
- AVIA SPORT
- T-33 EN EXHIBIT

## L'aluminium: un carburant solide

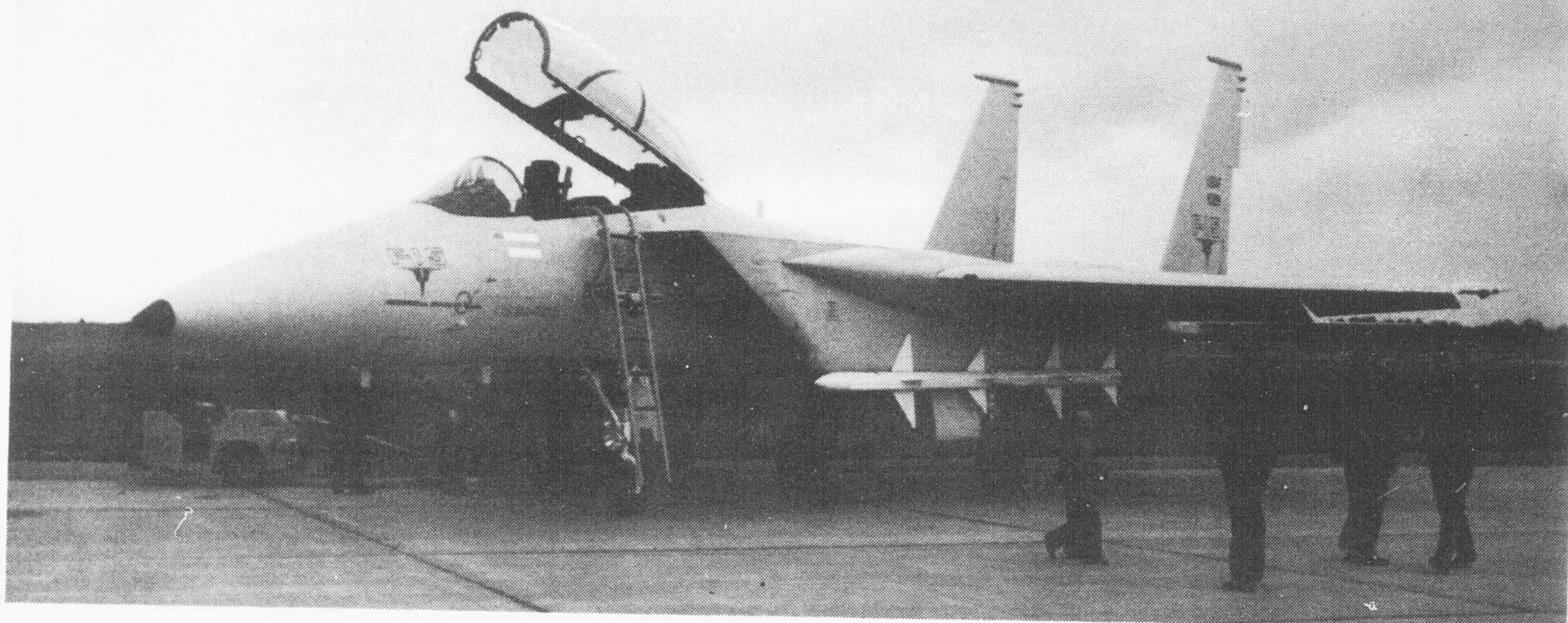


À chaque fois qu'une navette spatiale quitte sa rampe de lancement, elle emporte avec elle 243 tonnes métriques d'aluminium. Si une petite partie de cet aluminium se présente sous forme d'équipement et d'éléments de l'appareil, la majeure partie sert de composants au carburant des gigantesques fusées du véhicule.

Dans les moteurs à carburant solide, il faut, pour assurer une combustion uniforme, une poudre d'aluminium d'un type très particulier. Alcan est l'un des principaux fournisseurs des 158 tonnes métriques de cette poudre que la navette spatiale consomme à chacun de ses voyages.



**F-15**



**Le Pageant aérien**

**un événement régional**

**Faites de votre magasinage**

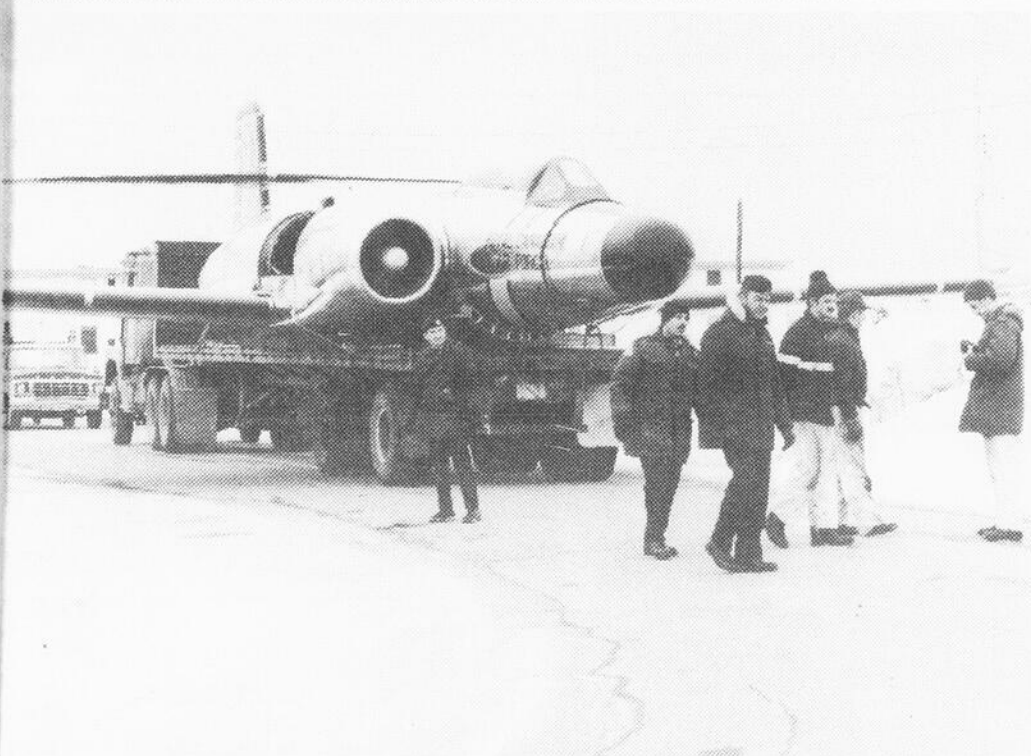
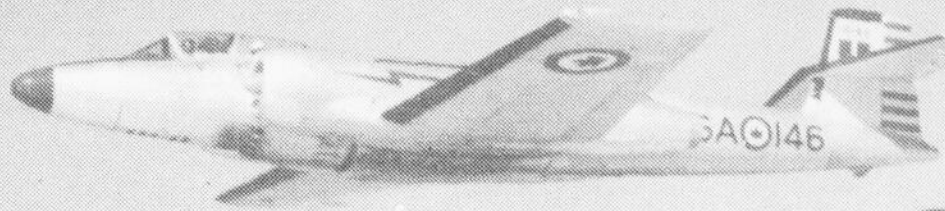
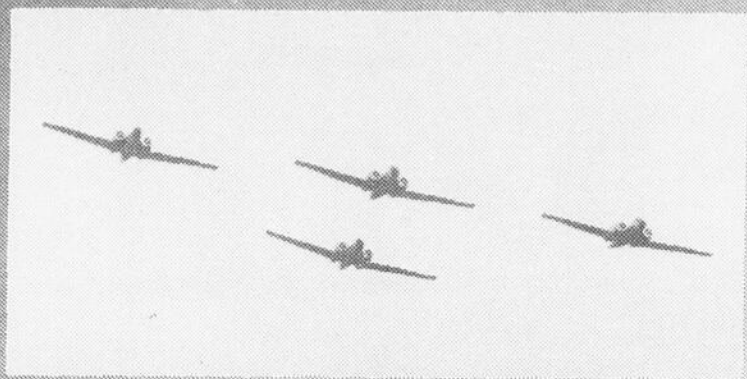
**un événement payant**



**place du royaume**

**LA REGION A SON CENTRE - PROFITEZ-EN!**

# CF 100



Félicitations à tous les civils et militaires de la BFC  
Bagotville pour le spectacle aérien 1984

Monsieur  
dismat

BRICOLEZ... ECONOMISEZ...



Lundi, mardi, mercredi  
de 8h30 à 17h30  
Jeudi, vendredi  
de 8h30 à 21h00  
Samedi de 8h30 à 15h00

Monsieur  
dismat



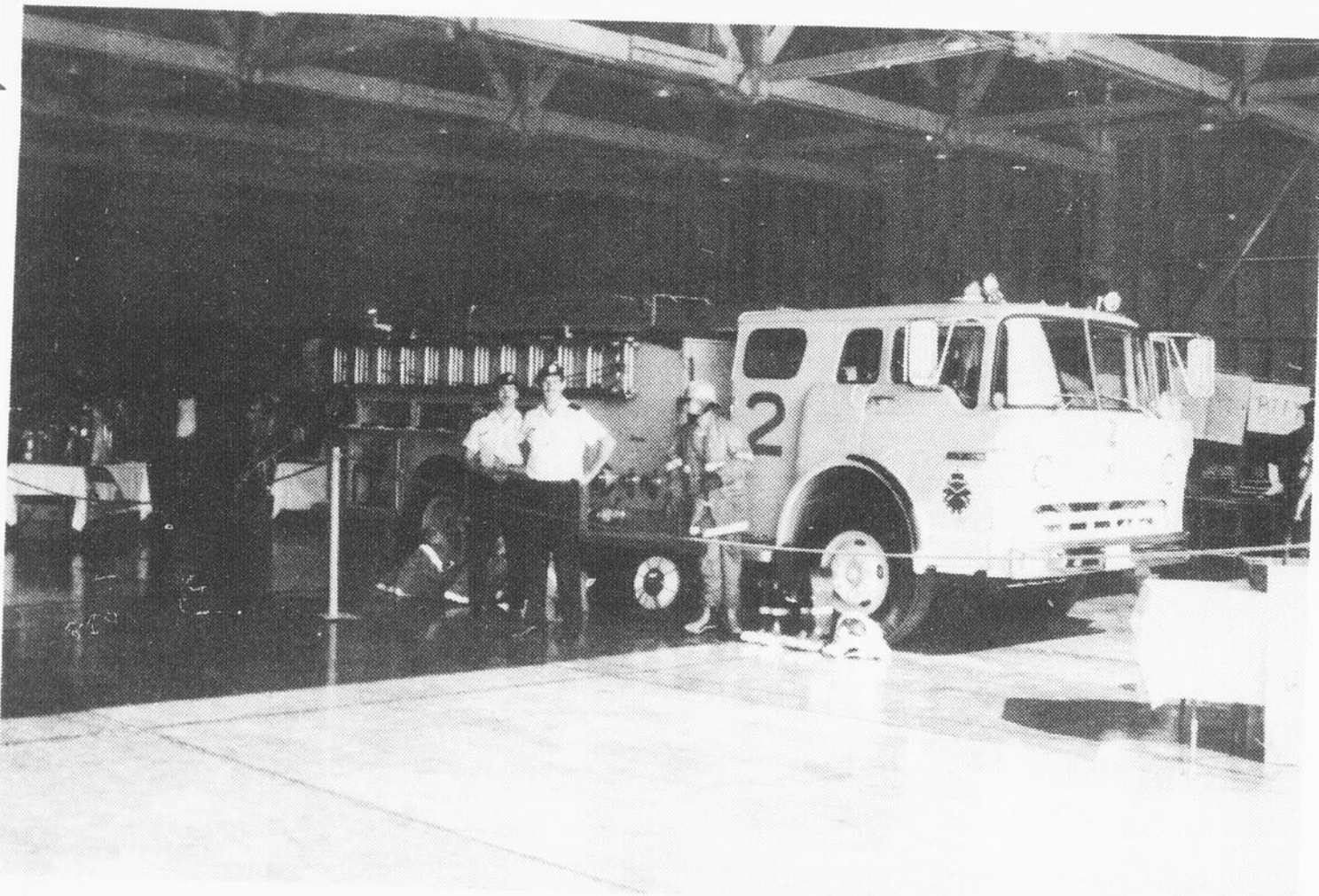
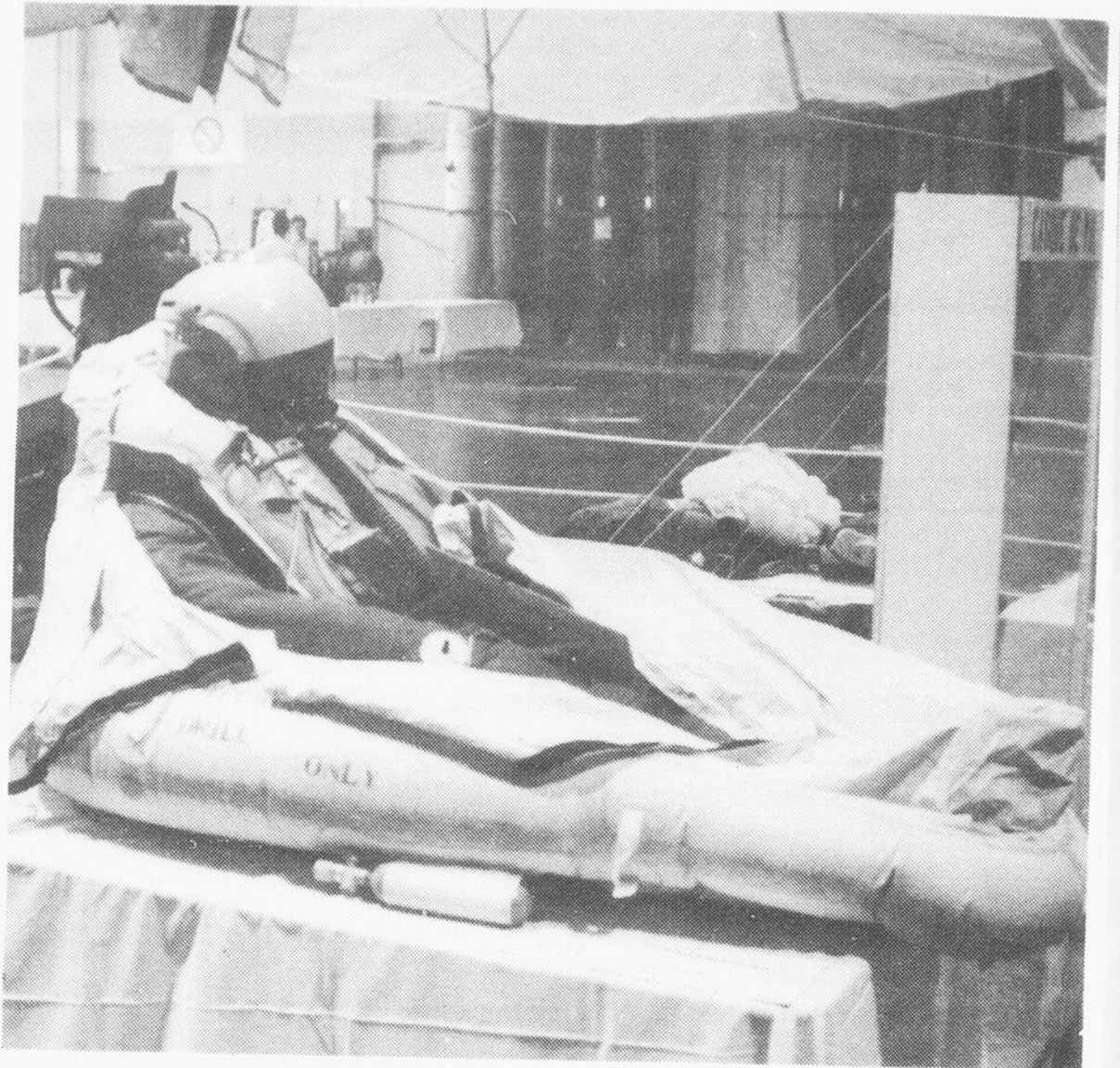
Potvin &  
Bouchard Inc.

3900, rue Saint-Jean  
Jonquière  
547-4751

790, Alma  
Chicoutimi  
549-4600

50, des Pins  
Alma  
668-3027

# PASSEZ UNE BELLE JOURNEE



le **Toussillon**  
saguenay



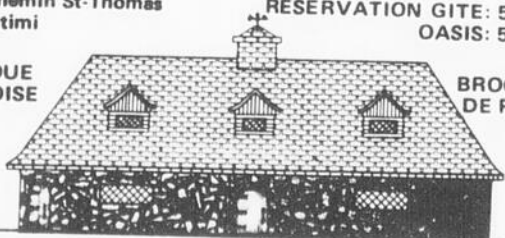
Hôtel et Centre régional de congrès et d'exposition  
2675 boul. du Royaume route 1701, Jonquière  
G7S 5B8, 418 548 3124

693, Chemin St-Thomas  
Chicoutimi

RÉSERVATION GITE: 549-4686  
OASIS: 545-7510

FONDUE  
CHINOISE

BROCHETTE  
DE POULET



**brasserie Le Gîte**

3 salles disponibles pour des groupes de 10 à 50 personnes  
SPÉCIALITÉS: Brochettes - Steaks - B.B.Q.

3 SALLES DISPONIBLES POUR DES GROUPES DE  
10 A 50 PERSONNES

SPECIALITES: BROCHETTES, STEAKS, B.B.Q.

SPECIAL SPECTACLE AERIEN 1984

**Spaghetti 2 pour 1**

SPECIAL VALIDE DU 22 AU 30 JUIN 84  
SUR PRESENTATION DE CE COUPON SEULEMENT

PRESENTEZ AVANT DE COMMANDER

brasserie **Le Gîte**

SPECIAL DU  
SPECTACLE AERIEN 84

**SPAGHETTI**

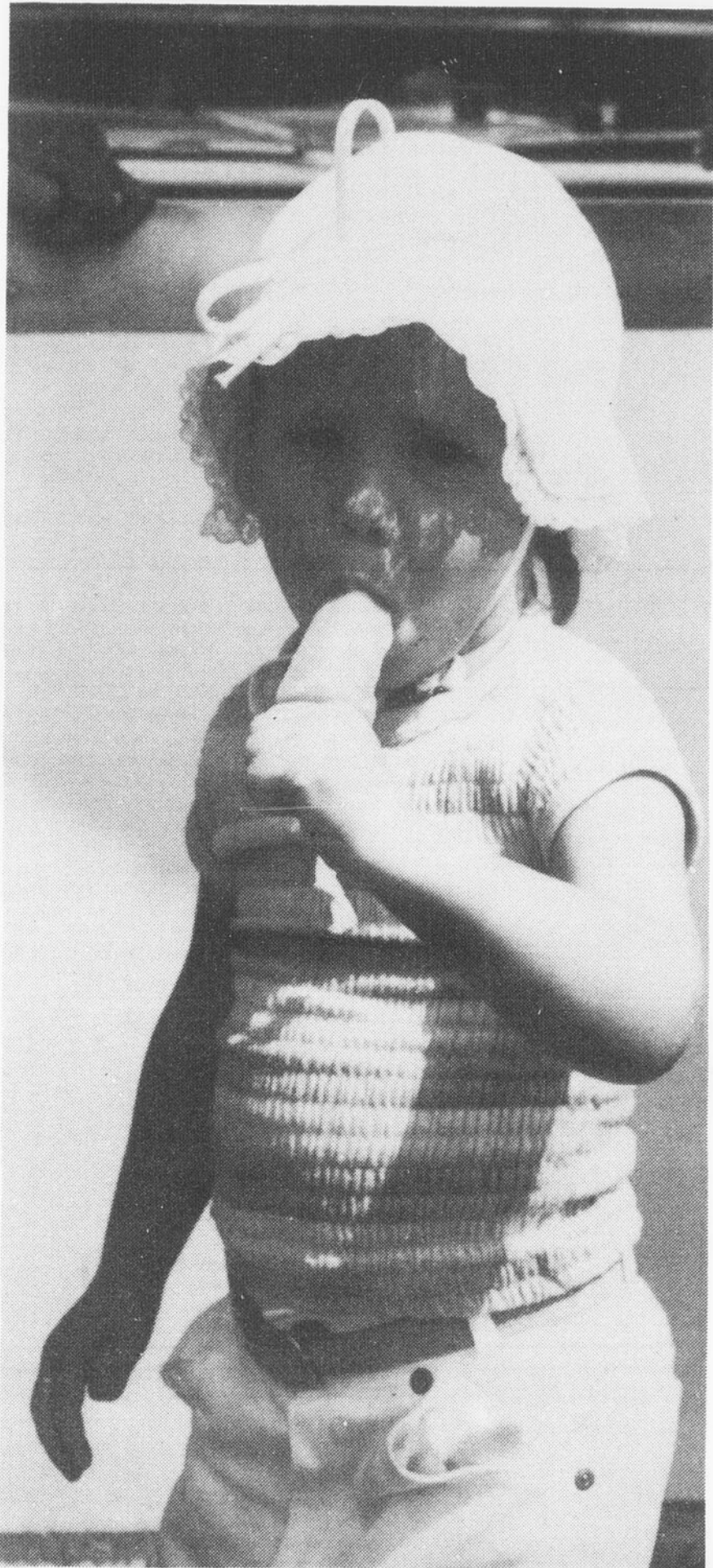
**2 pour 1**

brasserie **Le Gîte**

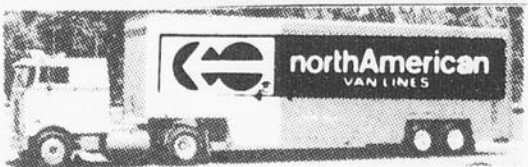
COUPON

COUPON

# AU SPECTACLE AERIEN 1984



## DEMENAGEMENTS CHICOUTIMI LTEE



Jean-Rock Ménard  
directeur général



Gilles Girard  
représentant

3120, boul. Talbot Chicoutimi  
Agent North American Van Line

APPELEZ-MOI, Rés.: 545-0309 Bur.: 549-2586

## TRAITEMENT



Protection et lustre permanent  
Pour votre voiture... C'est garanti

PERMA-SHINE (garantie 5 ans)  
PERMA-GUARD (anti-tache)  
ANTIROUILLE (garantie 7 ans)  
TRAITEMENT A L'HUILE  
SHAMPOOING INTERIEUR  
LAVAGE DE MOTEUR  
LAVAGE & NETTOYAGE A LA MAIN

Heures d'ouverture  
Lundi au vendredi  
8h00 à 5h00  
Samedi 8h30 à 12h30

Situé dans le même édifice que Chicoutimi Chrysler  
829-A, boul. Talbot, Chicoutimi  
Rendez-vous: 543-6383

REJEAN DERASPE  
Planificateur  
financier qualifié

Payez-vous trop d'impôt?  
Are you paying too much in tax?

Je peux vous aider à alléger votre fardeau fiscal  
With my help, you will manage to reduce your tax burden

47, Place des Copains,  
Chicoutimi, Québec - G7H 5B3  
Téléphone: (418) 545-4257

*Investors*  
PLANIFICATION FINANCIÈRE  
POUR LES PARTICULIERS  
Individual financial  
planning

texte lieutenant-colonel  
Carl Fitzpatrick

L'année 1984 est automatiquement associée aux sombres évocations du célèbre roman de George Orwell. Mais pour les Forces canadiennes, c'est une année de réjouissances.

En effet, il y a 60 ans était créée l'Aviation royale du Canada (ARC), qui a été, à un moment de son histoire, la quatrième en importance parmi les forces aériennes occidentales. L'ARC est devenue aujourd'hui le Commandement aérien. C'est donc le 60e anniversaire de l'Aviation militaire du Canada que l'on fête cette année à partir du 1er avril 1984.

En soi, 60 ans, ça n'a rien d'exceptionnel. Ce qui l'est plus, ce sont les nombreuses tentatives infructueuses de conception et la très longue gestation de 15 ans qui ont précédé la naissance de l'ARC, entre 1909 et 1924.

Le 23 février 1909, à Baddeck, un petit village du Cap-Breton (N.-E.), J.A.D. McCurdy s'envolait à bord du fragile Silver Dart, réalisant ainsi le premier vol par aéronef à moteur dans ce qui était alors l'Empire britannique. Par la suite, McCurdy a tenté d'attirer l'attention du gouvernement canadien sur les possibilités militaires de son avion; les forces de défense canadiennes étaient alors composées d'une minuscule Marine et d'une petite Armée. L'offre ne souleva pas beaucoup d'enthousiasme.

Durant la Première Guerre mondiale, plus de 23,000 Canadiens ont servi dans le Royal Flying Corps de la Grande-Bretagne, c'est-à-dire environ un quart de ses effectifs. Les Canadiens étaient alors davantage conscients du rôle important, pas toujours reconnu, que leurs "garçons" jouaient dans la guerre aérienne en Europe. A plusieurs reprises, les partisans de la formation d'une force aérienne militaire au Canada sont venus bien près de voir leurs vœux exaucés.

La Grande Guerre a permis aux aviateurs canadiens de se bâtir une renommée mon-

diale. Ils se sont mérités 800 décorations, y compris trois croix de Victoria, la plus haute distinction britannique décernée pour bravoure. Les statistiques font état de 1,388 pertes de vies et de 1,130 blessés parmi les Canadiens qui ont pris part aux opérations aériennes.

Au terme de ce conflit en 1919, le gouvernement met sur pied la Commission de l'Air avec le mandat de réglementer et de contrôler l'aviation au pays. Le 1er avril 1924, l'Aviation royale du Canada voyait finalement le jour, intégrée au ministère de la Défense nationale.

Vers 1937, alors que la situation politique allait en se détériorant en Europe, l'ARC se voyait enfin accorder les ressources financières lui permettant de devenir une force aérienne de premier ordre. Au cours des six années subséquentes, elle devenait la quatrième en importance parmi les aviations militaires alliées.

Durant la guerre, les effectifs de l'ARC ont atteint un sommet de 249,662 hommes et femmes, dont 93,000 ont servi outre-mer. Dix-sept mille cent aviateurs canadiens ont perdu la vie durant le conflit et 8,000 ont été décorés, dont trois de la croix de Victoria.

A la fin de la guerre, la transformation de l'ARC en une force aérienne de temps de paix a été de courte durée: la menace communiste se dessinait déjà à l'horizon.

Après une période de reconstruction, l'ARC a participé, avec ses alliés, au pont aérien des Nations unies entre l'Amérique, le Japon et la Corée, ainsi qu'à des échanges d'officiers avec l'Aviation américaine en Extrême-Orient. Elle a également apporté sa contribution à l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) en Europe, aux opérations de l'ONU en Egypte, au Congo, en Nouvelle-Guinée, au Yémen, à Chypre et au Vietnam, en plus d'être partenaire avec les Etats-Unis dans la défense de l'espace aérien de l'Amérique du Nord (NORAD).

## L'AVIATION MILITAIRE CANADIENNE EN FÊTE



### Le président

L'Aviation royale du Canada a cessé d'exister en 1964, lors de l'intégration des Forces armées. Suite à l'unification des Forces canadiennes en 1968 et avec la création du Commandement aérien en 1975, l'Aviation militaire du Canada se redonnait une identité propre.

Le Commandement aérien, dont le quartier général se trouve à Winnipeg (Man.) a des forces aériennes prêtes au combat, à l'appui des engagements nationaux et internationaux pris par le Canada. Le lieutenant-général Paul D. Manson, quatrième commandant du Commandement aérien, a compétence sur toutes les activités aériennes des Forces canadiennes, y compris l'aviation de l'armée de terre et les hélicoptères à bord des navires. Il est chargé de l'état de préparation des forces assignées à la défense aérienne de l'Amérique du

Nord, dans le cadre du NORAD.

Le Commandement aérien se divise en six groupes: le Groupe de chasse dont le quartier général est à North Bay (Ont.), le 10e Groupe aérien tactique et son quartier général à Saint-Hubert (Qué.), le Groupe de transport aérien et son quartier général à Trenton (Ont.), le Groupe aérien maritime et son quartier général à Halifax (N.-E.), le 14e Groupe d'instruction dont le quartier général est à Winnipeg (Man.) et le Groupe de Réserve aérienne et son quartier général à Winnipeg (Man.).

Le Commandement aérien est également chargé des politiques, des normes et de la sécurité des vols au 1er Groupe aérien du Canada, au service de l'OTAN en Europe.

Les responsabilités régionales du Commandement aérien sont concentrées en Alberta, au Manitoba et en Saskatchewan. Le

Commandement aérien doit également veiller à l'instruction de 10,000 cadets de l'Air, de la Marine et de l'Armée, dans la région des Prairies, la partie nord-est de la Colombie-Britannique et le nord-ouest de l'Ontario.

Le Commandement aérien est présent dans 16 bases et 21 stations au Canada. Sa flotte comprend environ 650 appareils de 26 modèles différents. Aujourd'hui, son effectif total est de 32,373 personnes.

### L'avenir

L'aviation militaire canadienne d'aujourd'hui, représentée par le Commandement aérien, se penche déjà sur l'an 2000. On s'efforce ainsi d'être le plus fidèle à la doctrine qui consiste à planifier longtemps à l'avance la composition des forces aériennes dont le Canada aura besoin dans l'avenir. C'est pourquoi à la fin de 1983, le commandement aérien a mis sur pied le Projet 2000, destiné à prolonger le processus de planification des forces aériennes jusqu'au 21e siècle. Cet essai de futurologie portera sur des sujets tels que l'acquisition de matériel, la planification de la mobili-

sation, le perfectionnement du personnel et des systèmes de gestion de l'information, pour n'en nommer que quelques-uns.

### La soixantaine

Lorsque l'on fête ses 60 ans et que sa progéniture est pleine d'entrain, de talent et d'ardeur, des célébrations sont de mises. Le Commandement aérien se propose ainsi de tenir les siennes le 1er avril, bien sûr, mais également à d'autres moments au cours de l'année 1984. A cet effet, un comité a été mis en place au quartier général de Winnipeg, il y a plusieurs mois, afin de préparer ces célébrations. On peut d'ores et déjà annoncer les événements suivants: timbre commémoratif, défilés dans les bases et stations, spectacles aériens, expositions, services religieux, concours et compétitions sportives.

Bon anniversaire ARC. Tu le mérites bien après les angoisses des premiers temps. Et longue vie à ton rejeton, le Commandement aérien... e lieutenant-colonel Carl Fitzpatrick est officier d'information au QG du Commandement aérien à Winnipeg.

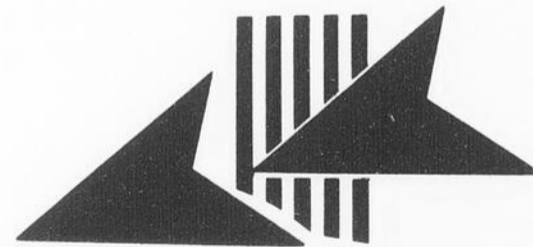
Nous vous louons des camions diesel de toutes grandeurs

# LOCAM

LOCATION DE CAMIONS

1470, Route 170 ouest  
Chicoutimi, Qc.  
C.P. 873 — G7H 5B1  
Téls. bur.: 549-7441 rés.: 543-2376

Larry Patry  
agent



## VITRERIE d'autos saguenay

Chicoutimi

Toits vinyl et convertibles  
549-7277

IIII

PARE-BRISE — TOIT de VINYLE — REMBOURRAGE  
TAPIS — COUVRE-SIEGES  
VENTE ET INSTALLATION de RADIO

BUREAU-CHEF  
534, Route 170  
CHICOUTIMI, P.Q.  
Tél.: 549-7277

SUCCURSALES  
ALMA: 662-3437  
JONQUIÈRE: 542-7571  
ROBERVAL: 275-4525  
LA BAIE: 544-7373



Héli-Max Ltée/Ltd.

AÉROPORT ST-HONORE  
ST-HONORE - 418 696-1306  
1994, RANG STE-MARGUERITE  
C.P. 220, ST-AURICE, QUÉBEC - GOX 2X0  
819 - 374-4746

POUR PLUS D'INFORMATIONS: Guy Tremblay  
696-1306

HELI-MAX  
MANGAR no 5  
AÉROPORT DE QUÉBEC  
G2E 3M3  
(418) 872-0194



- COURS DE PILOTAGE PROFESSIONNELS
- LICENCE COMMERCIALE ET PRIVÉE
- COURS SUR APPAREILS "HUGHES" 300C & 500D

AUSSI, SERVICES DE MOUTEMENT (classe 4) PATROUILLE AÉRIENNE, ETC.

ectionne-  
onnel et  
de ges-  
rmation,  
mer que

aine

fête ses  
a progé-  
ne d'en-  
et d'ar-  
brations  
es. Le  
nt aérien  
si de tes  
le 1er  
r, mais  
d'autres  
ours de  
cet effet,  
mis en  
er géné-  
g, il y a  
afin de  
élébra-  
ores et  
es évé-  
vants:  
moratif,  
bases et  
cles aé-  
ns, ser-  
ieux,  
mpéti-

rsaire  
es bien  
es des  
ps. Et  
ejeton,  
ent aé-  
nant-  
patrick  
orma-  
nman-  
Win-

ANSON, HURRICANE, FAIRCHILD 71, EXPLORER, NORDBOMAN, DAKOTA, CH 135, KAWA, MITCHELL, CF 100, OREWA, CANADA, F404, GPR

**La société Bristol Aerospace Limited tient à transmettre ses meilleurs vœux aux Forces canadiennes qui fêtent le 60e anniversaire de l'ARC. C'est avec fierté que nous regardons ces aéronefs et ces moteurs dont la société Bristol et, auparavant, la société MacDonald Brothers Aircraft Limited, ont assuré la fabrication, la révision et le soutien technique pendant les 50 années de coopération avec l'Aviation militaire canadienne.**

1934 - 1984

**bristol aerospace limited**

B.P. 874, Winnipeg, Canada R3C 2S4  
Téléphone (204) 775-8331 TWX 610-671-593 Télex 07-57774

Chez

# PHOTO dix quatre

Faites comme Mario Tremblay et Guy Carbonneau et

obtenez un sac olympique GRATUIT\*

\* A l'achat de 3 films photos couleurs développement inclus, Photo Dix Quatre (acheté en même temps) ou avec la finition de 3 films photos couleurs de n'importe quelle marque (apporté en même temps).

Vous pouvez également vous procurer ce magnifique sac olympique à très bas prix lors de l'achat ou la finition de films développement inclus.

Ex.:

- 1 film développement inclus, sac olympique \$4.99
- 2 films développement inclus, sac olympique \$2.99
- 1 finition de film photos couleurs, sac olympique \$5.99
- 2 finitions de film photos couleurs, sac olympique \$3.99

Service de finition de film photos et diapositives couleurs. 6 heures

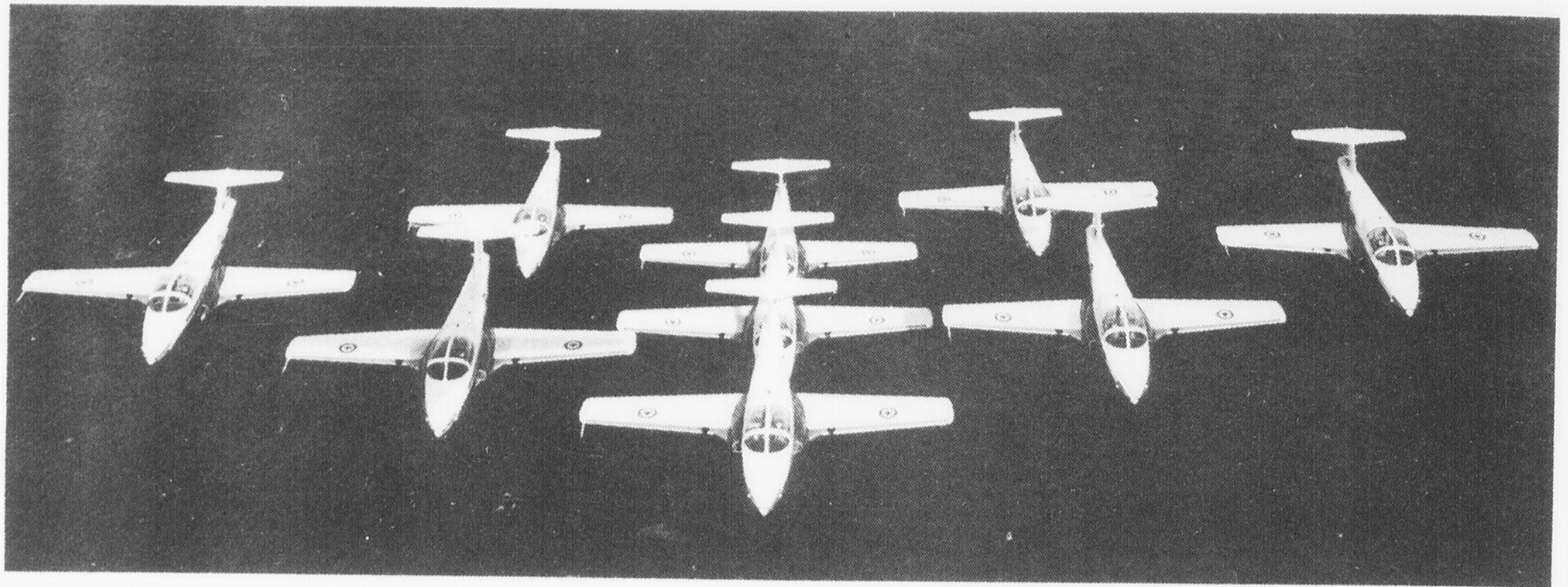
Saguenay, Alma et 1 jour au Lac-St-Jean.

Transfert de film super 8mm et 8mm sur bande vidéo, Béta et VHS.

**12 POINTS DE SERVICE**

**PHOTO dix quatre**

<b>CHICOUTIMI:</b> 365, Ste-Anne - 543-9473 Place du Saguenay - 543-2535	<b>DOLBEAU:</b> Galerie des Erables - 276-6185
<b>LA BAIE:</b> 524, rue Bagot - 544-7712	<b>CHIBOUGAMAU:</b> 3e Rue - 748-7249
<b>ARVIDA:</b> Carré Davis - 548-2250	<b>ST-FELICIEN:</b> 1187, Sacré-Coeur - 679-5449
<b>JONQUIERE:</b> 2170, St-Hubert - 542-7075	<b>BAIE-COMEAU:</b> Place La Salle - 296-2227
<b>ALMA:</b> 487, Sacré-Coeur ouest - 668-2162 Plaza I, Alma - 662-7930	<b>HAUTERIVE:</b> Centre Manicouagan - 589-6559



The Snowbirds are coming!

**Les Snowbirds s'en viennent!**

431<sup>e</sup> Escadron de démonstration aérienne des Forces canadiennes  
Canadian Forces 431 Air Demonstration Squadron

Canada

*Plus près à Chaque Instant.....*

PARCE QU'ON EST PLUS PRES  
DES GENS, LES GENS NOUS  
ECOUTENT...  
ILS SE REGARDENT...

**AU COEUR DE VOS  
ACTIVITES ESTIVALES**

*Bienvenue aux  
spectateurs pour le  
spectacle aérien 1984*



*la seule façon d'être  
Vraiment Régional*

**CJPM 6**

Chicoutimi - Chambord

*Nous n'avons pas fini  
de Vous étonner*



Le 27 mai dernier, CJAB-FM fêtait son 5<sup>e</sup> Anniversaire à l'Hôtel Le Roussillon, et faisait de nombreux heureux...

Sur la photo, nous voyons M. Michel Simard, président de Piscines Soleil Inc. et Mme Linda Bouchard du 417 rue St-Gérard, Chicoutimi-Nord. Heureuse gagnante d'une piscine Soleil.

**Merci à nos fidèles Auditeurs  
qui ont rendu possible cet  
éclatant Succès.**



**FM Stéréo 94,5**

**5 ANS  
D'AMOUR  
DE LA MUSIQUE**

24 heures par jour

**Les techniciens des Snowbirds** ... "une équipe au sein d'une équipe". Chaque technicien fait équipe avec un pilote et voyage avec lui de ville en ville pendant toute une saison. Tous spécialistes dans leur métier respectif, ces hommes sont fiers de pouvoir affirmer qu'aucun spectacle

n'a dû être retardé ou annulé à cause de défauts techniques. Sans les longues heures de travail acharné de ces techniciens dévoués, le spectacle des Snowbirds ne pourrait avoir lieu.



Back row/Dernière rangée (l to r/de g. à d.): Sgt Rick Harvey, MCpl/Cplc Bill MacPhee, Cpl Georges Ménard. Middle row/Rangée du centre (l to r/de g. à d.): Cpl Mike Landers, Cpl Frank Pineau, Cpl

Doug Dennison, Cpl Dan Jean-Marie, Cpl Ron Bernard. Front row/Première rangée (l to r/de g. à d.): Cpl René Petit, Cpl Pat Messaoud, Cpl Tim Payne.

**1 Sgt RICK HARVEY**  
Lebret, Sask.  
Crew Chief/Chef des techniciens

**2 Cpl MIKE LANDERS**  
Kirkland Lake, Ont.  
Aero Engine Technician/Technicien de moteur d'avion

**3 MCpl/Cplc BILL MACPHEE**  
Shubenacadie, N.S./N.-E.  
Deputy Crew Chief/Chef adjoint des techniciens

**4 Cpl PAT MESSAOURD**  
Montréal, Québec  
Radar Systems Technician/Technicien en systèmes de radar

**5 Cpl GEORGES MENARD**  
Montréal, Québec  
Airframe Technician/Technicien de cellules

**6 Cpl DOUG DENNISON**  
Montréal, Québec  
Airframe Technician/Technicien de cellules

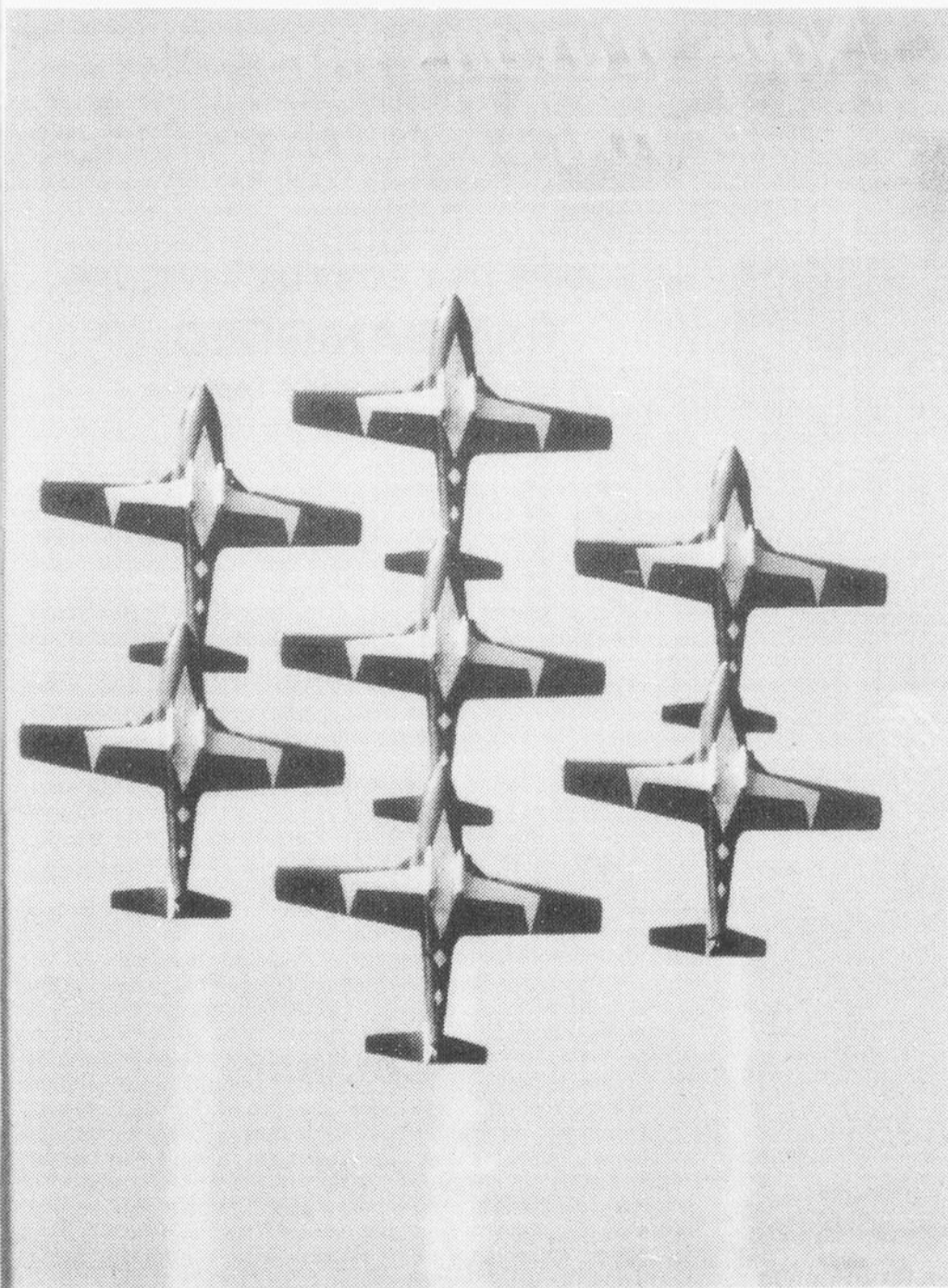
**7 Cpl RENE PETIT**  
Montréal, Québec  
Safety Systems Technician/Technicien en systèmes de sécurité

**8 Cpl DAN JEAN-MARIE**  
Yorkton, Sask.  
Aero Engine Technician/Technicien de moteur d'avion

**9 Cpl RON BERNARD**  
Trenton, Ont.  
Instrument Electrical Technician/Electrotechnicien d'instruments

**11 Cpl TIM PAYNE**  
Calgary, Alta.  
Instrument Electrical Technician/Electrotechnicien d'instruments

**12 Cpl FRANK PINEAU**  
Carberry, Man.  
Supply Technician/Technicien en approvisionnement



Félicitations aux Forces Canadiennes de Bagotville pour le spectacle aérien 1984

VOTRE MAGASIN

la  **baie**

PLACE DU ROYAUME

# RAY-BAN GOLD

## ACROBATE DU CIEL: UNE VIE TREPIDANTE

Pour les spectateurs qui scrutent le ciel, les trois avions ne sont que des points noirs et dorés. Mais au fur et à mesure que ces points se rapprochent, les spectateurs distinguent la forme des avions qui font des loopings, décrivent des huit et tournoient dans le ciel.

Ce sport s'appelle acrobatie aérienne et, grâce à leur adresse, les pilotes peuvent effectuer dans les airs des manoeuvres alliant audace et précision. Ce groupe d'élite, qui nous offre ce spectacle rempli d'action, s'appelle la RAY-BAN Gold Aerobatic Team: il s'agit d'un trio canadien qui participe aux principaux spectacles aériens aux Etats-Unis et au Canada.

Le nom de l'équipe s'inspire des lunettes de soleil RAY-BAN Gold fabriquées par Bausch & Lomb, Inc.; cette société a été la première à fabriquer des lunettes de soleil de type aviateur. Ces casse-cou pilotent des avions biplaces "Pitts S-2A Specials" qui atteignent des vitesses de croisière de 185 milles à l'heure. Initialement, l'équipe s'appelait les "Canadian Reds". Elle comprenait

deux pilotes et utilisait des biplans monoplaces qui ont été modifiés en 1983 lorsqu'un troisième pilote s'est joint à l'équipe, qui est devenue alors les RAY-BAN GOLD. Dotés de moteur Lycoming de 250 HP et d'ailerons symétriques, les nouveaux modèles conviennent parfaitement pour les acrobaties aériennes et sont capables d'un taux de roulis de 240° par seconde, ce qui est étonnant.

Sans pilotes exceptionnels, ces avions perdraient toute leur précision. Anciens pilotes militaires, les membres de l'équipe RAY-BAN Gold connaissent toutes les ficelles du métier. "Voler, c'est notre métier", nous confiait Rod Ellis à la fin de la tournée de l'an dernier aux Etats-Unis et au Canada, où l'équipe avait participé à 24 spectacles aériens (47 numéros).

Les acrobates du ciel mènent une vie trépidante, car ils vont non seulement d'un spectacle aérien à un autre, mais ils font également toutes sortes d'acrobaties aériennes inimaginables: vol sur le dos, vol sur le côté, montée

en chandelle et descente en piquée. "Nous pouvons voler presque aussi bien sur le dos que sur le ventre", ajoute avec fierté Rod Ellis, chef d'équipe. Pilote depuis qu'il s'est enrôlé dans l'Aviation royale du Canada en 1962 à l'âge de 17 ans, Rod Ellis a été instructeur de vol et de pilote d'essai. En 1967, il s'est joint à l'équipe d'acrobatie aérienne de l'ARC, les "Golden Centennaries"; il pilotait alors un T-33. En 1968, il a été muté en Europe comme pilote de reconnaissance pour l'OTAN. Il a alors accompli plus de 1,000 heures de vol avec le CF-104 "Starfighter". Il est maintenant pilote sur un 747 pour le compte de CP Air à Vancouver, en Colombie-Britannique.

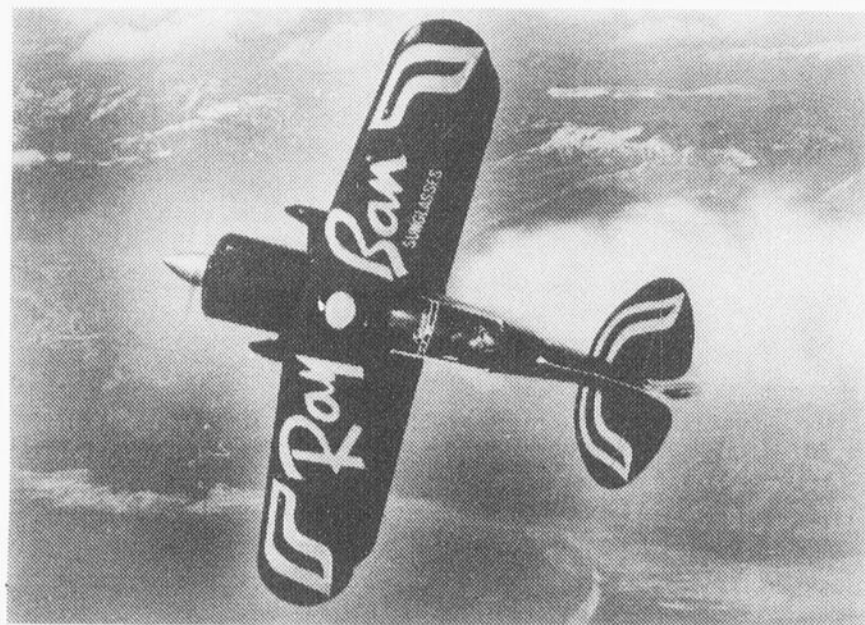
Bill Cowan, ailier gauche de l'équipe, a commencé sa carrière d'aviateur lorsqu'il s'est enrôlé dans l'ARC en 1964. Après son cours de pilote, il a été affecté au sein du Commandement maritime comme pilote sur les appareils Neptune à Comox, en Colombie-Britannique. En 1968, il a été muté comme instructeur de vol à Moose Jaw, en Saskatchewan. Peu

après, il était affecté au sein de l'Escadron de CF-5 à Bagotville, au Québec.

C'est à cet endroit qu'il a fondé l'équipe d'acrobatie aérienne les "Canadian Reds". Cette équipe civile utilisait les Pitts Specials Rouges et blancs. Actuellement, Bill Cowan est également à l'emploi de CP Air comme premier officier sur le Boeing 737.

L'équipe a pu réussir des manoeuvres aériennes encore plus étonnantes lorsque Georges Kirbyson et devenu ailier droit en se joignant à Ellis et à Cowan. L'équipe a alors pris le nom de RAY-BAN GOLD. Kirbyson a piloté des F-86 Sabre et des CF-104 Starfighter comme pilote de reconnaissance en Europe. Il est par la suite devenu instructeur sur le CF-104 à Cold Lake, en Alberta, où il y a accumulé plus de 1,000 heures de vol. Actuellement, Georges Kirbyson pilote des Boeing 737 pour CP Air.

Avec trois avions dans le ciel, l'équipe peut émerveiller beaucoup plus les spectateurs par des loopings et des tonneaux. "L'acrobatie aérienne, c'est notre passe-temps", fait remarquer Bill Cowan, fondateur de l'équipe. "Nous avons appris, poursuit-il à voler dans les Forces canadiennes, qui nous ont



Les Ray-Ban Gold volent sur les Pitts S2A/S-2B biplan.

enseigné les acrobaties aériennes pour s'assurer que nous étions capables de contrôler un appareil dans les pires conditions. En quittant les Forces canadiennes, nous ne pouvions plus mettre à profit notre formation; l'équipe RAY-BAN GOLD nous a offert cette possibilité".

En Amérique du Nord, il n'existe que deux équipes civiles qui utilisent trois avions. Le spectacle des RAY-BAN GOLD est plus rigoureux que celui des autres équipes car ses pilotes volent plus longtemps sur le dos. Bill Cowan ajoute: "Nombreux sont ceux qui ont une fausse conception au sujet des acrobaties

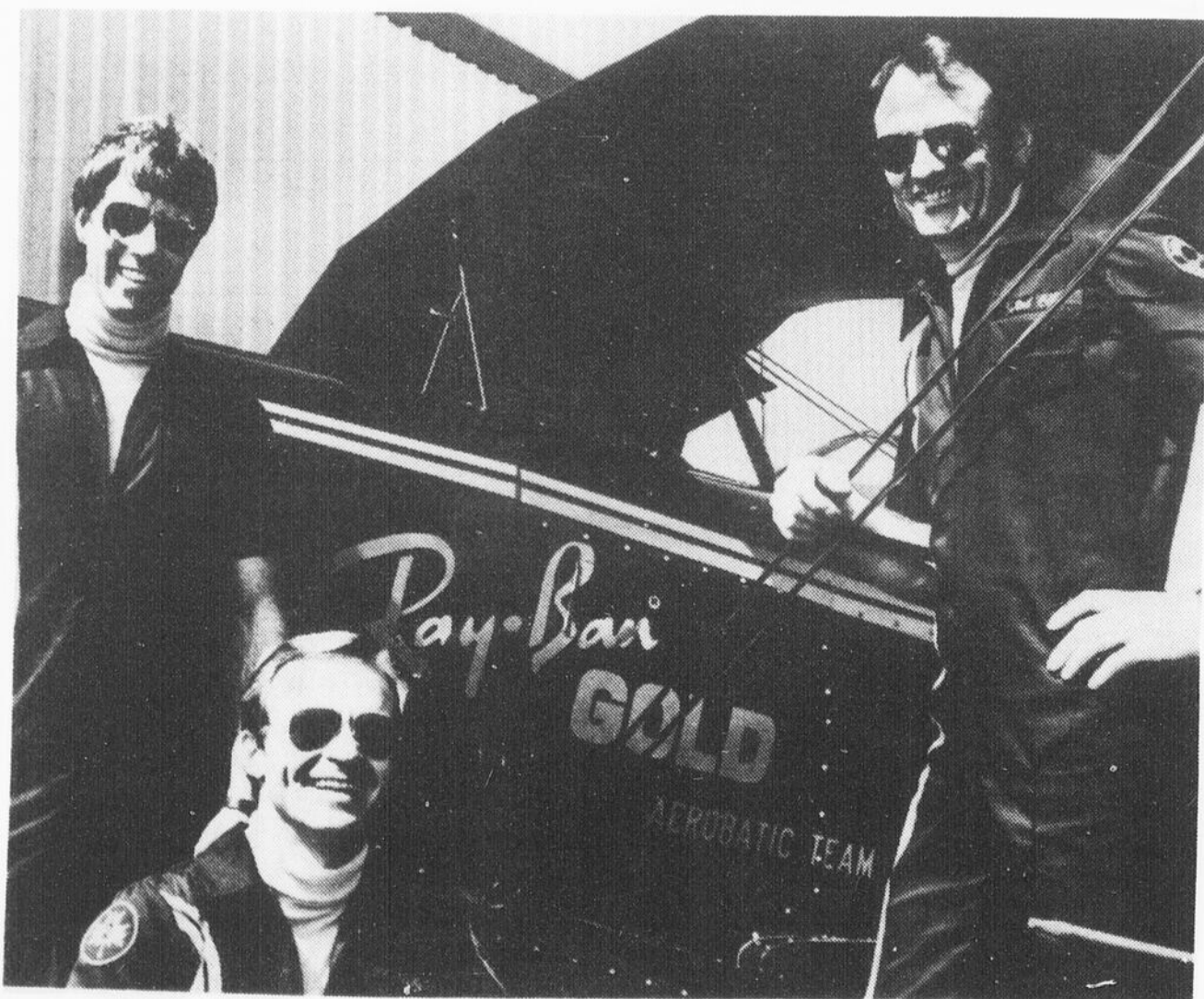
aériennes; nos vols en formation sont des manoeuvres de précision et non pas des trucs de casse-cou".

Ils doivent s'entraîner régulièrement et répéter intensivement avant chaque spectacle. "Nous pouvons répéter tout ce que nous voulons, explique Bill Cowan, mais lorsque nous nous retrouvons là-haut, nous devons apporter des modifications afin de tenir compte de deux facteurs cruciaux: les conditions météorologiques et le vent". Les trois appareils étant équipés de radio, les pilotes peuvent communiquer entre eux et apporter les modifications

nécessaires au cours de vol, ce qui permet davantage de précision.

Pour le spectateur, il est difficile d'imaginer la concentration qu'il faut pour réussir des acrobaties aériennes. Les pilotes doivent posséder une bonne vue et une vision périphérique.

Les RAY-BAN GOLD continueront à donner des spectacles aériens en essayant d'effectuer de nouvelles manoeuvres et de vivre de nouvelles aventures dans le ciel. On encourage les amateurs de sensations fortes à assister au spectacle des RAY-BAN GOLD en 1984.



Les pilotes: de gauche à droite: Bill Cowan, George Kirbyson et Rod Ellis. Les Ray-Ban Gold.  
38 — PHARE BEACON, Edition Spéciale, vendredi, 22 juin 1984

## L'EQUIPE D'ACROBATIE AERIENNE RAY-BAN GOLD

Présentée par Bausch & Lomb Inc.

### HISTORIQUE DE L'EQUIPE

Commanditée par Bausch & Lomb Inc., l'équipe d'acrobatie aérienne Ray-Ban Gold est la seule équipe civile au Canada. Elle s'appelait initialement les "Canadian Reds" et avait été formée en 1972 par Bill Cowan, un des membres actuels de l'équipe. Il était alors pilote dans les Forces canadiennes.

L'équipe utilisait le modèle S-1 Pitts Special, un biplan monoplaces. Elle a participé à des spectacles aériens au Canada et aux Etats-Unis au cours de trois étés.

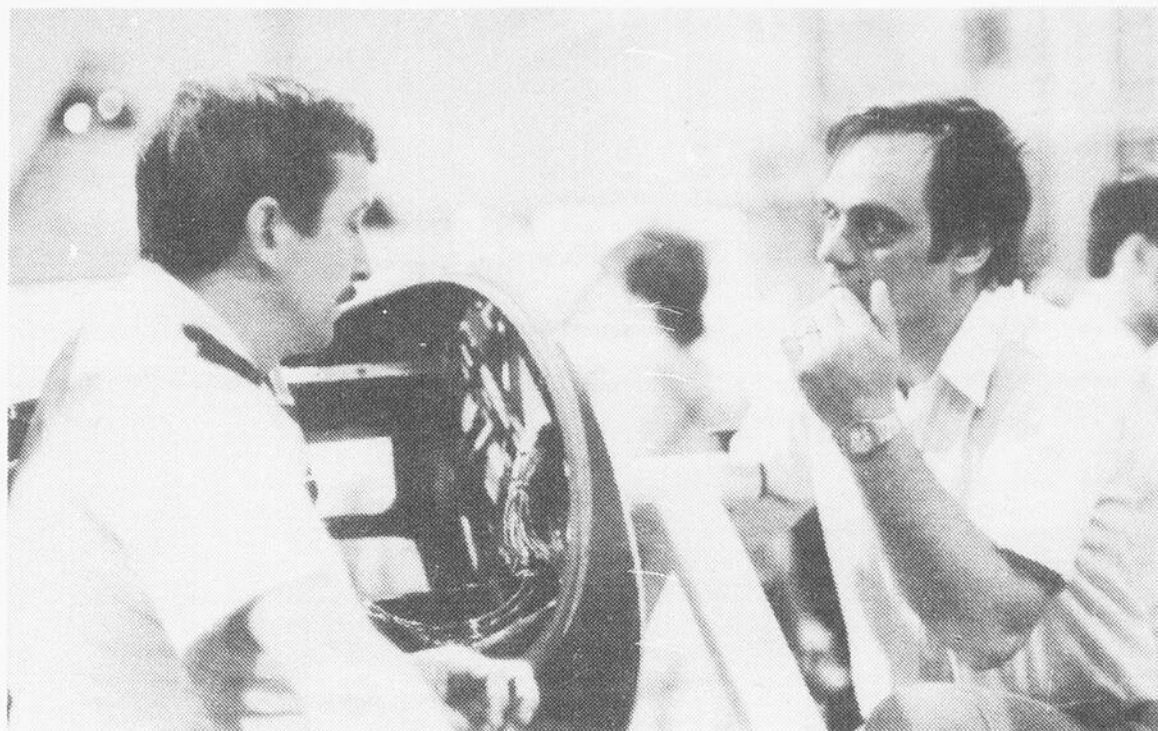
En 1975, le partenaire initial de Bill Cowan était remplacé par Rod Ellis qui est maintenant chef d'équipe. Par la suite, l'équipe a fait l'acquisition de deux nouveaux appareils biplaces: des Pitts Special S-2A.

En 1983, l'équipe a modifié complètement son apparence, George Kirbyson s'est joint à Ellis et à Cowan, les avions ont été modifiés et le nom de l'équipe était changé pour celui de Ray-Ban Gold, d'après le nom de leur commanditaire, la société Bausch & Lomb qui fabrique les lunettes de soleil Ray-Ban.

On a modifié les appareils de l'équipe en installant un moteur Lycoming de 260 HP et en modifiant les ailes de façon à inclure des ailerons symétriques permettant un taux de roulis de 240° par seconde. Ces appareils peuvent atteindre une vitesse de croisière de 185 milles à l'heure et ont une autonomie de 600 milles.

Tous les avions utilisés par l'équipe Ray-Ban Gold sont des biplaces, ce qui permet aux membres de l'équipe de transporter leur famille et d'offrir aux journalistes la possibilité de faire des vols de familiarisation. Ces appareils sont également dotés de tous les instruments nécessaires pour qu'ils puissent voler lorsque les conditions météorologiques se détériorent, ce qui leur permet d'être ponctuels à chaque spectacle. Les trois pilotes possèdent beaucoup d'années d'expérience. Anciens pilotes de l'Aviation royale du Canada, ils sont maintenant à l'emploi de CP Air à Vancouver. L'acrobatie aérienne constitue le principal passe-temps de ces trois hommes.

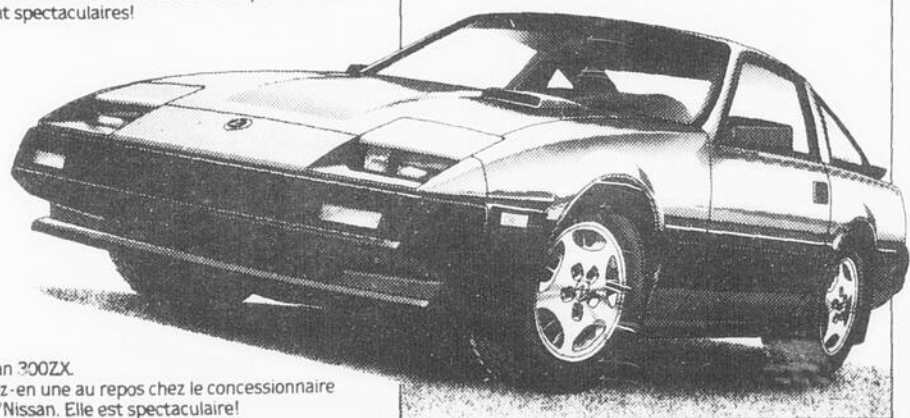
# VOUS RECONNAISSEZ VOUS...



**SPECTACLE AERIEN 1983**

## **SPECTACULAIRE!**

Même au repos la nouvelle Nissan 300ZX est spectaculaire. Grâce à sa nouvelle forme aérodynamique, elle fend littéralement l'air tout en affichant une tenue de route extraordinaire. De la Coupé Sport de base, qui n'a rien d'ordinaire, à la superbe GLL ou GLL Turbo, la 300ZX... ça bouge en grand! Mais c'est en plein vol qu'on peut vraiment apprécier la 300ZX: son nouveau moteur V6 de 3 litres vous fait voir des performances vraiment spectaculaires!



La Nissan 300ZX.  
Attrapez-en une au repos chez le concessionnaire  
Datsun/Nissan. Elle est spectaculaire!

La Nissan 300ZX GLL Turbo

QUEL PLAISIR DE CONDUIRE

**300ZX**  
**ÇA BOUGE EN GRAND**  
**C'EST NISSAN**

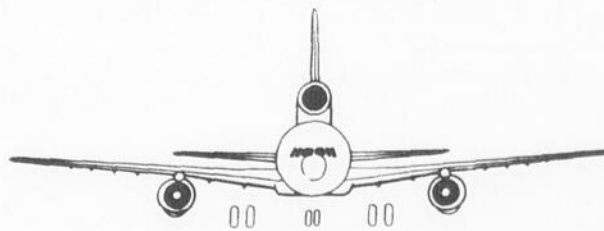
NISSAN

AUTOMOBILES » NISSAN

**NISSAN** **Raymond Gilbert** INC

BOUL. ST-PAUL CHICOUTIMI 549-0007

BIENVENUE  
AUX VISITEURS  
ET  
BONNE CHANCE  
AUX  
ORGANISATEURS  
DU SPECTACLE  
AERIEN



**Sears**

vous en avez pour votre argent...et plus



Ghislain Boily

*La Corporation de la Fête du Saguenay, a voulu qu'une grande envergure soit déployée cette année et que l'ampleur de la Fête augmente visant ainsi la régionalisation et un 150ième anniversaire réussi en 1988 au Berceau du Saguenay Lac St-Jean.*

*Les manifestations organisées sont une occasion unique et votre participation sera garante du succès de la Fête.*

*Pour combler le tout, le plus impressionnant feu d'artifice jamais vu dans la région, éclatera sous vos yeux émerveillés au soir du 23 juin.*

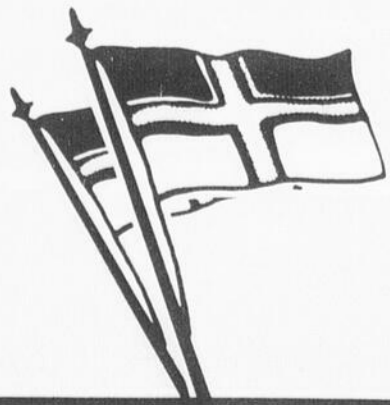
*La Corporation de la Fête du Saguenay est heureuse et fière de l'implication des Forces Armées Canadiennes cette année, avec le spectacle aérien du 24 juin 1984 lequel sera le lieu de rencontre régional incontestable et nous garantit une ambiance exceptionnelle et unique.*

*Nous invitons les Saguenéens et les Jeannois ainsi que les visiteurs à consulter le programme de la Fête du Saguenay et à venir bourlinguer ensemble à Ville de la Baie, où des gens et un milieu au naturel vous attendent. Faites-nous la joie de vous accueillir et ensemble, vivons la merveilleuse aventure de la Fête du Saguenay édition 84.*

Bravo et merci à tous les bénévoles.

Saguenéennement Vôtre,

**Ghislain Boily** prés.



## LA FETE DU SAGUENAY