

Le 14 novembre 2011

Monsieur André Barrière  
a/s Les Éditions de l'Homme  
955, rue Amherst  
Montréal (Québec) H2L 3K4

### Sans préjudice

Monsieur,

Dans une biographie de votre cru, parue en avril 2011 sous le titre savoureux de Du ciel aux enfers; l'incroyable histoire de Conrad Racine, un pilote québécois qui a défié les éléments, seulement quelques faits sont vérifiables et vérifiés. Conrad Racine est bien né le 14 avril 1932 et est bien décédé le 17 août 2004. C'est entre ces deux dates que les choses se compliquent. Notre longue expérience dans le domaine de l'aviation nous rend plus que perplexes quant à son contenu.

D'emblée, à la page 10, vous écrivez ceci : «Malgré de sérieux problèmes de santé, sa mémoire toujours impeccable analysait encore avec vivacité et dans les moindres détails toutes les situations périlleuses vécues, comme si elles venaient tout juste de se produire.»

Il n'était pas, au départ, dans notre volonté de réfuter tout ce que vous avez écrit concernant les multiples aventures de Conrad Racine. Mais le récit du chapitre 3 contribuera, à lui seul, l'instillation d'un doute permanent quant au reste. À vous et à votre éditeur d'en juger!

Dans ce chapitre 3, de la page 53 à la page 73, sous le titre Drame terrible au Labrador, vous vous attardez longuement sur l'écrasement du DC-3 de Québecair, immatriculé CF-GVZ, écrasement survenu le 17 janvier 1956. C'est d'ailleurs le seul événement longuement documenté du livre. **Sauf que Conrad Racine n'est jamais monté à bord de cet avion.** La dernière personne des opérations aériennes de Québecair à qui le commandant Bélanger a parlé ce soir du 16 janvier 1956 vit toujours. Le répartiteur (*dispatcher*) en devoir ce soir-là nie formellement la présence d'un pilote-inspecteur sur ce vol.

Vous entamez cette histoire en écrivant : «Entre-temps, je [c'est Conrad Racine qui parle] continuais à piloter pour le compte de plusieurs compagnies, dont Québecair

[sic].» Il est quand même très étrange que personne de cette compagnie, autant pilotes qu'employés au sol, n'ait jamais entendu parler de Conrad Racine. Son nom n'apparaît nulle part, encore moins dans les nombreux *log books* des pilotes qui nous sont encore accessibles à ce jour.

Vous continuez : «Le 16 janvier 1956 au matin, alors que j'étais à Knob Lake, Quebecair [sic] me proposa la supervision de l'équipage d'un DC-3 à titre de pilote examinateur-inspecteur, *check pilot*, à la toute dernière minute.» Québecair ? QUI à Québecair ? Pourquoi aurait-on eu soudainement besoin d'un *check pilot* extérieur à la compagnie pour des pilotes dont la licence était encore valide ? Vous affirmez à la page 72 : «Rappelons-nous que Conrad Racine disait avoir remplacé le pilote examinateur attiré à la toute dernière minute.» Or, le seul pilote-instructeur de la compagnie Québecair en 1956, avoue encore aujourd'hui n'avoir jamais entendu parler de Conrad Racine. Le 16 janvier **au matin**, le CF-GVZ était à Mont-Joli, pas à Knob Lake : celui qui a fait le plein d'essence du CF-GVZ à Mont-Joli le 16 janvier se souvient très bien que l'avion n'a quitté Mont-Joli que dans l'après-midi.

Pourquoi affirmez-vous également que le vol a eu lieu le matin, alors que tous les témoignages (dont voici quelques-uns) indiquent le contraire :

- «... je suis monté à bord de l'avion vers dix heures p.m.» (André Rousseau, passager)

- «... vers 1000 p.m. je suis monté à bord de l'avion» (Arthur Leblanc, passager)

- «... je suis monté à bord de l'avion de Quebecair [sic] à Knob Lake vers 10.00 hrs p.m.» (Jacques Huguenin, passager)

Le CF-GVZ a atterri à Knob Lake (maintenant Schefferville) le 16 janvier 1956 vers 20h00, venant de Mont-Joli, après avoir fait escale à Sept-Îles. Vers les 22 heures, il redécollait vers Sept-Îles, ayant à son bord trois (3) membres d'équipage et quinze (15) passagers. La liste officielle des passagers est, à cet égard, très claire. Nulle mention d'un Conrad Racine qui aurait voyagé sur le strapontin (*jump seat*) derrière le co-pilote, ainsi que vous l'écrivez à la page 54.

Et vous continuez allègrement : «Le choc arracha la queue de l'avion et les ailes. Quant à la cabine de pilotage démembrée [nous vous accordons ce point car les photos le démontrent], elle vola en morceaux et nous fûmes projetés à bonne distance.» Nous ne pouvons nous expliquer comment Conrad Racine a pu survivre à un tel choc. Peut-être l'explication réside-t-elle dans ses pouvoirs de surhomme?

Pourtant nous avons un témoignage en lequel nous croyons beaucoup. Il émane d'André Bouchard, ancien chef-pilote de Les Ailes du Nord et ayant à son crédit près de 7 000 heures de vol sur les DC-3. Lorsqu'on les utilisait, «...les *jump seats* de DC-3 n'étaient pas installés derrière le co-pilote mais au centre entre les pilotes et se repliaient contre la paroi derrière le capitaine. Il est impossible qu'il y ait eu un *jump seat* derrière le co-pilote puisqu'à cet endroit il y avait le système hydraulique qui comprenait l'accumulateur hydraulique et la tuyauterie sous lesquels il aurait été impossible d'asseoir une personne puisque l'accumulateur n'était qu'à environ une quarantaine de pouces du

plancher. Derrière l'accumulateur se trouvaient les réservoirs d'alcool et le *rack avionique*. De plus s'il eût été dans le cockpit lors de l'impact je ne crois pas qu'il aurait pu survivre d'après les photos que j'ai vues...» (courriel du 2 novembre 2011).

Une autre de vos affirmations est contredite par les témoignages des survivants. Vous écrivez : «Ils [les passagers] criaient à fendre l'âme... Devenus hystériques, certains [encore les passagers] gémissaient, criaient et paniquaient...» Jean-Maurice Ward, un des survivants, écrit ceci dans une lettre aussi récente que la date du **19 octobre 2011** : «...tout le monde se rassemble dans la partie avant de l'avion personne n'allume d'allumettes [sic] ou briquet et on se réchauffe [sic] comme on peut. On attend les secouristes  $\frac{3}{4}$  d'heures [sic] avant de se rendre à un camp tout prêt [sic]. Tout est tranquille les personnes sont encore sous le choc.» Un autre survivant témoigne lui aussi : «Je suis remonté dans l'avion et ai vu qu'il y avait d'autres personnes vivantes. Nous nous sommes rassemblé [sic] et environ un [sic] heure plus tard le secours est arrivé.» (témoignage de Jacques Huguenin, en date du 30 janvier 1956).

«Quelques heures filèrent et le jour tomba rapidement, comme c'est le cas, en hiver, dans les régions nordiques.» Le jour ne pouvait pas tomber puisqu'il était DÉJÀ tombé. Les montres indiquaient entre minuit et une heure. Mais là où le délire devient dangereux, c'est quand nous lisons ceci : «Certains passagers devinrent complètement fous et se mirent à délirer. De mon siège tordu, je détournai mon regard, mais j'entrevis des scènes macabres qui défiaient toute description. Il s'est produit, au sein du groupe, des choses terribles qui ne se racontent pas.» Et vous remettez ça à la page 214 : «Il y a eu une émeute, une mutinerie parmi les passagers. Dans un froid indescriptible, quelques-uns d'entre eux, des bûcherons, commencèrent à vouloir s'entretuer en attendant des secours qui n'arrivaient pas. Ils proféraient des menaces, se battaient avec des outils et des morceaux de débris. D'autres m'en voulaient de les avoir mis dans un tel pétrin et ils m'attaquèrent. Mais un militaire bien entraîné sait se défendre... et je me suis défendu. C'était laid... Lors de l'enquête, j'ai été accusé de négligence criminelle, mais le tribunal m'a acquitté et blanchi de toute responsabilité.»

«Des secours qui n'arrivaient pas...», les premiers secours sont arrivés sur les lieux entre 45 minutes et une heure après l'écrasement. Ce court délai ne laisse pas grand temps pour s'entretuer quand la seule chose qui compte est de ne pas mourir de froid. Pourquoi Conrad Racine, s'il avait été à bord, aurait-il été responsable de cet accident ? Il est aussi étrange que révélateur de constater que son nom n'est aucunement mentionné dans les documents d'enquête ni lors des interviews des dirigeants de Québecair, entre autres celle du gérant des opérations. Et pour rajouter l'injure à l'insulte, vous écrivez à la page 193 : «Le souvenir de MON [les majuscules sont de nous] accident de 1956 ne me quittait pas.» C'est une petite phrase assassine qui nous glace... tout autant que le givre qui s'accumule sur les ailes d'un avion.

Vous formulez également de graves accusations contre les mécaniciens : «Peu avant cette envolée tragique, l'équipe d'entretien avait dû remplacer une conduite d'huile défectueuse. Étant donné que la pièce d'origine n'était pas immédiatement disponible, on

aurait installé une pièce d'automobile en attendant.» Cette affirmation est pour le moins disgracieuse, sans aucun fondement et plus près du libelle diffamatoire à notre avis.

Enfin, vous affirmez à la page 69 que Conrad Racine est arrivé à Sept-Îles avant tout le monde car il avait été évacué par hélicoptère après l'écrasement. Nous avons en mains le «Medical Report of «Quebec Air Crash» January 17th. 1956», signé par P.M. Roy, médecin. Il y a bel et bien dix-huit (18) noms sur cette liste, pas un de plus. Et, bien sûr, aucun Conrad Racine!

Vous vous acharnez à justifier le récit de Conrad Racine, de façon à étayer vos thèses en ce qui a trait à la date et à l'heure de l'accident. Les personnes concernées dans l'enquête auraient-elles pu émettre tant de faux témoignages? Et seul celui de Racine serait LA vérité? D'ailleurs, aucune poursuite n'a jamais été inscrite contre Conrad Racine, ni par Québécois ni par les survivants. QUI donc était son avocat?

En conclusion, dans cette partie de votre «prétendue» biographie, vos mots blessent beaucoup de personnes encore vivantes, reliées de près ou de loin à cette tragédie car ils [vos mots] font montre d'un flagrant manque de respect. Si vraiment vous avez consacré douze années de votre vie en recherche et documentation pour aboutir à autant de faussetés, nous vous suggérons fortement de refaire vos devoirs. Il y va de la crédibilité de toute une partie de l'histoire de l'aviation québécoise, de même que de votre réputation en tant qu'écrivain et chercheur.

Suite à notre «Appel à tous» diffusé dans la communauté du monde aérien, les réponses ont été nombreuses, variées et documentées. Par compassion, nous vous épargnons le contenu de ces réponses. Cependant, l'**unanimité** des commentaires nous fait dire que personne du monde aérien n'a été dupe, à commencer par les Pionniers de Québécois, la Fondation Aérovision Québec et l'Association des gens de l'air du Québec. Quant à ceux qui ont «encensé» votre publication, nous osons croire que leur manque de sens critique relève plutôt d'un manque de connaissances que d'une naïveté pure et simple. Nous vous invitons également à relire la critique de Pierre Gillard, publiée sur son site. Son contenu parle par lui-même.

Au-delà de toutes les histoires racontées dans votre «biographie» sur la vie de Conrad Racine, il existe bien d'autres réalités quant à la personnalité des pilotes professionnels. Nous aimerions que vous compreniez comment un professionnel de l'aviation au Québec et ailleurs dans le monde arrive à se bâtir une solide réputation afin d'être reconnu de ses pairs. Afin de gagner et, surtout, de conserver la confiance de ses employeurs, de ses collègues et de ses passagers, un pilote se doit d'être responsable et constant. La sécurité doit également être sa **priorité**. Il reconnaît l'importance du respect envers ses passagers, ses collègues, les contrôleurs aériens, les mécaniciens qu'il côtoie régulièrement ainsi que les différents inspecteurs des ministères rattachés à l'aviation. Bien que l'aventure aérienne de Conrad Racine se soit déroulée entre 1950 et 1972, cette réalité existait déjà et les règles et les lois aéronautiques étaient bien établies. Selon vos écrits, Conrad Racine agissait bien différemment d'un pilote professionnel.

Quant aux 25 000 heures de vol de Conrad Racine, nous ne croyons pas qu'un pilote professionnel réussisse à accumuler autant d'heures de vol en moins de 22 ans de carrière. Nous serions très heureux si vous pouviez nous en présenter un seul avec preuves à l'appui. D'ailleurs, avez-vous pu consulter les carnets de vol de Conrad Racine?

L'histoire de l'aviation au Québec est très bien documentée et presque tout le monde se connaît d'une façon ou d'une autre. Personne ne connaît votre **héros**. Tout le monde s'interroge : comment un pilote professionnel peut-il arriver en fin de carrière et n'avoir en poche qu'une seule *Senior Commercial Pilot Licence* sans aucune annotation sur DC-4 et DC-6 ? Où est sa licence de pilote de ligne ? Ne pas pouvoir y répondre détruit, d'un seul trait, la crédibilité de plusieurs pages **surprenantes** de votre œuvre. Vous en trouverez les commentaires en annexe.

Nous croyons cependant que votre Conrad Racine a bel et bien existé. Nous croyons qu'il possédait cette *Senior Commercial Pilot Licence*, licence qui demandait environ 750 heures de vol à l'époque. Nous croyons aussi qu'il a bel et bien volé pour la *Superior Airways* de Thunder Bay sur le DC-3 CF-TTZ. C'est à peu près tout ce qui semble véridique à nos yeux dans ce bouquin.

En terminant, nous aimerions vous remercier de la franchise démontrée en page 195, lorsque nous lisons «tous les gens dans cette région du nord-ouest de l'Ontario prenaient des paris à savoir où et quand il s'écraserait au sol – une bien maigre renommée.» Comme Conrad Racine se savait malade et avec son **expérience**, il aurait dû avoir le jugement et le courage de mettre fin à sa **prolifique** carrière bien avant cette courte période passée chez *Superior Airways*.

Maintenant que nous savons que de tels paris ont été pris, nous pouvons fermer, avec le sourire, ce livre indigne de notre industrie en attendant vos explications et vos excuses ainsi que celles de l'éditeur. Il va de soi que nous demandons aussi le retrait de ce titre de tous les rayons de librairie ainsi que la possibilité, pour tous les lecteurs floués par ce tissu de mensonges, d'un remboursement pur et simple.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Michel Allard, pilote professionnel  
Association des gens de l'air du Québec (AGAQ)  
Pierre Bélanger, fils du commandant Gérard Bélanger CF-GVZ  
André Bouchard, pilote professionnel  
Gilbert Boulanger, membre de l'escadrille 425 «Alouettes», D.F.C., auteur  
Bernard Caudron, pilote professionnel  
Yves Charette, pilote professionnel  
Daniel Dionne, pilote professionnel

Thomas Fecteau, pilote Québécois (1955-1960) et auteur  
Fondation Aérovision Québec  
Pierre Gauthier, président AGAQ  
Denis Germain, pilote professionnel  
Pierre Gillard, pilote commercial et professeur d'avionique à l'ENA  
Jean Lapointe, pilote professionnel  
Lise-Audet Lapointe, historienne  
Paul Lapointe, pilote professionnel  
Claude Laurin, pilote Québécois (1956-1981)  
Pierre Legault, Québécois (1971-1999)  
Harold Morin, pilote professionnel  
Pionniers de Québécois (Les)  
Yvan Robichaud, pilote professionnel  
Dominique Taillon, pilote professionnel, ex-*SnowBirds* (1989-1991)  
Jean-Louis Trépanier, Québécois (1946-1981)

Pièce jointe : Annexe

Copie conforme : Erwan Leseul, Éditions de l'Homme  
Diane Perreault Autran, Magazine Plein Vol  
Gilbert Lavoie, journaliste, Le Soleil  
Jean-Christophe Laurence, journaliste, La Presse  
Journal Le Nord-Côtier, Sept-Îles  
Journal La Tribune, Sherbrooke  
Richard St-George, Magazine Aviation  
Sébastien Poulin-Fortin, journaliste, Radio-Canada (Sept-Îles)

## Annexe

**Page 16 :** il est dit que Conrad Racine est entré au Collège militaire royal de Saint-Jean le 24 décembre 1949. Tout un exploit puisque ce collège n'a ouvert ses portes qu'en 1952 selon nos sources. Avez-vous consulté son dossier militaire?

**Page 20 :** Conrad Racine, alors membre de l'armée canadienne, s'est envolé à bord d'un Cessna 140. L'armée canadienne n'a jamais possédé ce type d'avion selon nos sources.

**Page 22 :** Conrad Racine dit qu'il se retrouve à la base militaire de Saint-Hubert au début de l'été 1951, pour parfaire son entraînement sur le chasseur F-86. Nos sources précisent que l'escadron *Lion* 427 (F-86) est réactivé à Saint-Hubert le 1<sup>er</sup> août 1952 et quitte le Canada pour l'Allemagne, à Zweibrücken plus précisément, en mars 1953.

**Page 40 :** il nous semble impossible qu'un «commandant militaire» puisse voler des avions civils en n'ayant que des licences militaires. Selon nos sources, les dirigeants de ces compagnies civiles auraient alors posé des gestes illégaux. À la page suivante, Conrad Racine dit qu'il avait disparu «de l'écran radar de la tour de contrôle de Québec». Il n'y avait pas de radar à Québec à cette époque-là. On peut lire aussi que le **haut gradé militaire** de 21 ans volait un DC-3 **civil**, de Québec vers Rimouski et Sept-Îles. Comme commandant de bord, il est évident qu'il manque de jugement en passant sous le pont de Québec. Lors de ce même exploit, Conrad Racine envoie sèchement promener et menace même son co-pilote, il MENT aux contrôleurs aériens de l'aéroport de Québec et peut même voir, de son poste de pilotage, «**les yeux horrifiés de ses passagers**» ! Nous ne croyons pas que des gérants d'opérations, des chefs-pilotes et des pilotes-inspecteurs de compagnies aériennes de cette époque étaient assez irresponsables et négligents pour ré-emboucher votre **héros** plus tard tout au long de sa très instable carrière.

**Page 41 :** on peut lire que Conrad Racine avait été nommé lieutenant-colonel à l'âge de 21 ans. Hum ! Pas mal mais une de nos sources affirme qu'obtenir ce grade à cet âge est impossible, même en temps de guerre. De plus, ce grade de lieutenant-colonel n'existait pas dans la RCAF à cette époque. Il aurait plutôt dû porter le titre de *Wing Commander*.

**Page 45 :** un supposé dirigeant de Nordair prend une cuite avec Conrad Racine et lui offre de piloter leurs DC-4 et leurs DC-6. Étrange tout de même car, selon nos sources, Nordair n'a possédé qu'un seul DC-6A immatriculé CF-NAB (*serial # 44577*) d'octobre 1963 à décembre 1964. Cet avion a été revendu à une société nommée Aaxico sous la nouvelle immatriculation N620N. Un ancien pilote de Nordair qui a volé avec les commandants des années 50 et 60 n'a jamais entendu parler de Conrad Racine. Vous mentionnez aussi que le DC-6 pouvait contenir 194 passagers. Le site officiel de la compagnie Douglas nous apprend que le DC-6 pouvait contenir 102 passagers au maximum. Vous dites aussi que Conrad Racine a effectué du transport de troupes sur des

DC-4. La RCAF n'a jamais eu de DC-4 mais un seul Canadair C-5 et des Canadair C-54 North Star.

**Page 89 :** de plus en plus sidérés, nous apprenons que Conrad Racine a également volé dans la formation des *Golden Hawks*. Une fois de plus, il est étrange de constater que dans l'ouvrage très complet de Dan Dempsey, *A Tradition of Excellence* (1<sup>ère</sup> éd., 2002), ouvrage dans lequel il fait l'historique complet de l'histoire de cette formation, l'auteur consacre plusieurs pages à énumérer la liste de tous les pilotes, mécanos et officiers administrateurs reliés à son histoire pendant cinq (5) ans. Aucun CONRAD RACINE n'est mentionné là.

Le «drame déchirant» de la **page 90** concerne le bébé envolé par le hublot d'un avion de la *Ungava Air Services*. Il n'y a jamais eu de compagnie aérienne de ce nom, il s'agit plutôt de la *Hollinger Ungava Transport* (HUT) et la vraie histoire du bébé est la suivante : l'enfant était assis sur les genoux de sa mère et s'amusait avec la poignée de la sortie d'urgence. Celle-ci s'est ouverte et l'enfant est tombé à l'extérieur, pas de hublot donc ! Le **commandant** de ce vol s'appelait Bob McLean.

**Page 98 :** Conrad Racine est censé avoir ramené à Québec la dépouille de Maurice Duplessis le 7 septembre 1959, en remplacement du pilote de l'avion gouvernemental. Le service aérien gouvernemental a été créé le 4 février 1960. Encore un tour de magie de notre **héros** national ? Ce n'est pas l'avion du gouvernement du Québec qui transporta le corps de Maurice Duplessis de Schefferville à Québec. C'est un DC-3 de *Hollinger Ungava Transport*.

**Page 106 :** Conrad Racine devint ensuite «chef pilote pour les compagnies aériennes du nord et de l'est du Canada.» Comme si on pouvait être aussi instable et travailler à plusieurs endroits en même temps ! Et chef-pilote avec une licence de *Senior Commercial Pilot Licence* en plus ! La page suivante, Conrad Racine reprend à son crédit une histoire d'inversion de chargements de C-46 et de DC-4. Toujours selon nos sources, c'est arrivé à un pilote bien connu de Québécois qui ne s'appelle pas Conrad Racine.

**Page 121 :** Conrad Racine poursuit sa carrière en desservant le nord du Québec sur des F-27 de Québécois. Nous sommes, encore une fois, désolés de vous contredire. Aucun des pilotes de Québécois ayant volé les F-27 ne connaît cet homme.

**Page 130 :** Conrad Racine dit avoir été détourné sur Cuba lors d'un vol vers la Baie d'Hudson. Le seul détournement connu et documenté au Québec est celui du BAC-111 de Québécois, le 14 décembre 1972, avion dont le commandant était Maurice Ouellet et le premier officier Munstermann.

La page suivante (**131**) relate l'écrasement d'un DC-8 d'Air Canada à Sainte-Thérèse le 29 novembre 1963. En plus de prétendre qu'il a été le premier instructeur de la compagnie pour ce type d'avion, Conrad Racine se permet de juger le comportement des pilotes qu'il présente comme ses anciens élèves. Au passage, il écorche également le travail des enquêteurs. Chez Air Canada, nos sources réfutent clairement ces foutaises ;

pourquoi une compagnie aussi importante aurait-elle été chercher un parfait inconnu pour entraîner ses pilotes ? En plus, quelques pages plus loin (136), c'est là et là seulement qu'il devient commandant de bord sur DC-8. Expliquez-nous alors comment a-t-il pu aller chercher un avion de ce type en Californie et entraîner des pilotes **avant** d'être lui-même qualifié ? Aussi, personne ne connaît un individu se faisant «endosser» sur des gros porteurs de façon simultanée, les B-707 et les DC-8 étant des appareils très différents.

**Page 168 :** vous écrivez que Conrad Racine aurait été aux commandes du X-15. Alors là, c'est l'apothéose. Il y a bien eu 199 vols réalisés sur le X-15 et les pilotes (il y en a douze) appartiennent **tous** à la NASA mais pas de Conrad Racine. Y aurait-il eu un 200<sup>e</sup> vol, canadien celui-là, dont la description n'est pas disponible à cause du secret militaire ? Il est vrai qu'à la page 100, Conrad Racine aurait aussi piloté le U-2!!!