

RVA-camping à Casey



Par Pierre GILLARD

Aérodrome de Saint-Mathieu-de-Beloeil, samedi 5 septembre 2015, 08h15. Je fais connaissance d'Alexandre et de son Beechcraft C23 Musketeer C-GMKY à la pompe à essence. C'est en effet avec lui et à bord de son avion qu'il est prévu que je me rende à l'aérodrome abandonné de Casey où nous allons camper à l'invitation de Pierre Nadon. Je vous avais déjà présenté le site Internet de ce dernier, un policier à la retraite, grand amateur d'aviation de brousse et, surtout, un passionné par l'histoire de ce vieil aérodrome perdu quelque part non loin de Parent, entre La Tuque et l'Abitibi. Pierre aime aussi partager sa passion avec d'autres et c'est pourquoi, depuis quelques années, il organise, lors du week-end de la Fête du Travail, un rendez-vous aérien à Casey permettant ainsi aux participants de découvrir ce vestige de la Guerre froide. Connaissant mon intérêt pour la découverte d'aspects méconnus de

l'aviation, il s'est également arrangé pour que j'accompagne Alexandre qui dispose d'une place libre dans son avion.

Une fois l'ajout de carburant nécessaire pour effectuer l'aller-retour de Beloeil à Casey en toute sécurité terminé, nous embarquons notre matériel de camping ainsi que notre nourriture et nos boissons à bord du Beechcraft. Puis, sans attendre, nous décollons cap au nord.



Venant de Saint-Mathieu-de-Beloeil, en chemin vers Casey, nous survolons la piste de la pourvoirie de Kanawata située au bord du lac Manouane (Pierre Gillard).

En direction de Casey.

Au nord de Joliette, en s'éloignant, petit à petit les habitations et les routes se font plus rares. Lorsque nous commençons à survoler les collines, il ne reste plus que quelques chemins et des chalets au bord des lacs, par-ci, par-là. Puis il ne subsiste plus que des forêts et des lacs à perte de vues. Un moment donné, on distingue la piste de la pourvoirie du Kanawata (CSJ2), taillée dans les bois sur la rive nord du lac Manouane.

L'aérodrome de Casey est très difficile à trouver pour qui n'y est jamais allé. Pour Alexandre, il s'agit de sa seconde expérience, mais, malgré tout, le GPS sera utile. Encore faut-il rentrer le *waypoint* avec précision ! Certains ont déjà fait des erreurs d'encodage de longitude et de latitude et se sont retrouvés au diable-vauvert. Quelques échanges radio avec d'autres aéronefs évoluant dans les environs



En approche finale sur la piste abandonnée 05/23 de Casey qui a une longueur totale de 8.200 pieds (Pierre Gillard).

nous permettent d'effectuer une approche directe sur la piste 05 en toute sécurité. Ma première impression : la piste est longue, plus de 8000 pieds, en fait, et sur une très grande partie de sa longueur, en parfait état. Incroyable en sachant que celle-ci a été bâtie durant les années 1950 et qu'une simple route au Québec a du mal à survivre quelques années ! La durée de notre vol

aura été d'environ une heure et demie depuis Beloeil.

Nous roulons ensuite vers une vaste aire de stationnement où plusieurs autres participants sont déjà arrivés. Là aussi je constate l'excellent état des surfaces de béton. Nous sommes très chaleureusement accueillis par Pierre Nadon et par les autres pilotes présents. On nous indique un endroit où

stationner notre avion, puis nous débarquons notre matériel et nous installons nos tentes sur une surface sablonneuse jouxtant l'aire de stationnement.

De nombreux visiteurs.

Durant le reste de la matinée et l'après-midi, le va-et-vient des avions sera quasi continu. De nouveaux visiteurs succèdent régulièrement à ceux qui ont continué leur chemin. Gaston Lepage viendra avec son hélicoptère (Robinson R44 C-GQBB) et présentera à qui veut bien le voir une petite pompe à carburant « miracle » ! Trois hydravions se poseront également dans la rivière toute proche. Au total, ce ne seront pas moins d'une bonne trentaine d'aéronefs qui se rendront à Casey durant la journée du samedi. Il y aura même, parmi eux, un autogyre ! Pour l'ensemble du week-end, on comptera au



Notre Beechcraft C23 Musketeer C-GMKY arrivant durant la matinée du samedi sur un stationnement déjà plein d'avions visiteurs (Pierre Gillard).

total 43 aéronefs visiteurs dont 17 qui resteront pour le « camping sous l'aile ».

Le repas du samedi midi se tient à l'ombre en dessous des ailes d'un Bush Caddy ainsi que d'un Cessna 150. Il faut dire que le soleil est de la partie et que le ciel est d'un bleu limpide. L'après-midi continuera de la sorte, chacun contant à son tour des « histoires et autres blagues d'aviateurs ». Certains iront même se baigner dans la rivière.

Concentration de mécaniques.

Bien entendu, il n'y a pas que nous qui avons eu l'idée de venir à Casey pour y passer la Fête du Travail. Il y a aussi un groupe de véhicules 4x4 qui campe non loin de nous et, régulièrement, des « quatre-roues » (quads) ainsi que quelques buggys bien crottés de terre utiliseront les pistes et bretelles de l'aérodrome pour circuler à pleine vitesse. Et, finalement, tout se passe en parfaite harmonie, chacun allant voir les « jouets » des autres, parfois en discutant autour d'une bière.

Une belle soirée.

Les avions visiteurs d'une journée ayant quitté les lieux, arrive le repas du soir pour ceux qui ont décidé de camper à Casey. Celui-ci se déroule dans la bonne humeur autour d'un beau feu entretenu par Elliott, le



Quelques visiteurs venus profiter de la belle météo du samedi à Casey. En haut : l'autogyre AutoGyro Cavalon C-FYRG. Au centre : le Denney Kitfox IV 1200 C-GZNL. Ci-dessus : le Van's RV-7 C-FGLH (Pierre Gillard).

Vues aériennes de l'aérodrome de Casey



Lors de mon passage à l'aérodrome de Casey, je souhaitais pouvoir effectuer des prises de vues aériennes de celui-ci à des fins d'archives. Patrick « Pique-Nuage », un des pilotes présents, s'est tout de suite proposé de m'embarquer dans son Cessna 172 dont la porte du côté passager est démontée pour effectuer les photos désirées sans obstruction. Durant une demi-heure, nous avons ainsi survolé la piste et ses environs à différentes altitudes. La météo étant excellente, les photos le sont aussi.



jeune fils d'un des pilotes-campeurs. Certains sont des habitués du camping et disposent de réchauds performants et peu encombrants. Pour ma part, ne restant sur place qu'une seule nuit, je déguste plus modestement les bons sandwiches préparés par Louise accompagnés d'une Leffe brune, mon statut de Belge oblige ! Ainsi, pas besoin de réchaud.

Plus tard dans la veillée autour du feu, l'un d'entre nous émet l'idée que chacun explique à l'assemblée à tour de rôle d'où lui vient la passion de l'aviation. Je trouve le moment très intéressant. Je constate que plusieurs pilotes ont débuté dans l'aviation par les modèles radiocommandés. Certains se sont lancés dans l'aventure de construire leur propre avion et en sont arrivés à bout. D'autres sont devenus pilotes après avoir reçu en cadeau une heure de formation dans une école de pilotage. En ce qui me concerne, je suis né avec le « virus » sans vraiment savoir d'où il vient. Mais, au bout du compte, nous nous retrouvons tous là, assis autour d'un feu sur un aérodrome abandonné au milieu de nulle part, animés par la passion de l'aviation, et c'est là l'essentiel.

Pour clôturer cette belle soirée sous un magnifique ciel étoilé, certains ont apporté des fusées de feu d'artifice qui sont tirées les unes après les autres. J'imagine



À peu près tout ce qui existe comme forme d'aéronef motorisé pouvait être visible à Casey durant le week-end de la Fête du travail. Ici, l'hélicoptère Robinson R44 de Gaston Lepage au décollage (en haut). Ci-dessus, Pierre Nadon, l'organisateur du RVA-camping et passionné par l'histoire de l'aérodrome de Casey, est en discussion avec le conducteur d'un buggy tout-terrain (Pierre Gillard).



1



Album

Voici quelques avions parmi ceux qui ont rejoint Casey durant le week-end : Cessna 150G à flotteurs C-GISQ (1) - Cessna 120 C-FQOE (2) - Piper PA16 C-GLIP (3) - Pulsar C-GXYQ (4) - Cessna 140 C-FGJO (5) - Bush Caddy R120 C-GYOP (Pierre Gillard).



2



6



3



5



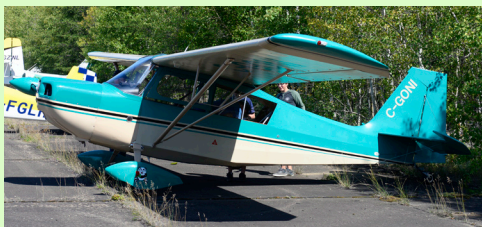
4



photo

Sur cette page : Bellanca 7ECA Citabria C-GONI (7) - Wagaero Sport Trainer à flotteurs C-FKLU (8) - Helio H-391B C-GOOI (9) - Bilsam Enterprises Sky Cruiser C-IHVW (10) - Piper PA15X C-FZII (11) - Maule M-7-235 à flotteurs C-FNIK (12) (Pierre Gillard).

12



7



11



8



9



10



Discussions conviviales entre pilotes-campeurs en dessous de l'aile d'un Bush Caddy R120 construit avec passion et minutie par Robert Poirier (Pierre Gillard).

que les originaux et autres ours du coin n'ont jamais vu un tel spectacle ! Ensuite, quelques-uns vont prendre une dernière bière autour du

feu tandis que d'autres, s'en vont se coucher dans leur tente.

Activités matinales.

Au petit matin, en pointant le nez en dehors de ma tente, je constate que la météo n'est pas terrible. Le ciel est couvert et quelques nappes de nuages bas se traînent parfois en enveloppant le sommet de certaines collines avoisinantes. Mais, au moins, il ne pleut pas. Certains essaient de quitter les lieux, mais sont vite obligés de revenir se poser, les conditions météorologiques ne permettant pas un vol VFR en toute sécurité.

de l'écrasement du Lockheed L-1049H Super Constellation N173W qui avait eu lieu en juin 1973. 20 minutes de navigation sur les méandres de la rivière seront nécessaires pour atteindre l'endroit du *crash* pourtant situé à moins de deux kilomètres du seuil de la piste 05. Une fois sur place, nous subissons un assaut en règle par une nuée de mouches noires et de moustiques. Je suis obligé de mettre le capuchon de mon chandail pour limiter les ravages des insectes.

Nous avons à peine à marcher quelques dizaines de mètres que nous pouvons déjà observer les premiers débris de l'avion. Patrick est équipé d'une machette et d'un détecteur de métal. Il dégage systématiquement la végétation, assez dense par endroits, pour laisser ap-



À Casey, on ne se refuse rien. Patrick «Pique-Nuage» sabrera deux bouteilles de Champagne durant la magnifique soirée passée sous le ciel étoilé (Pierre Gillard) !

Vestiges de l'accident du Lockheed Super Constellation

Le 9 juin 1973, le Lockheed L-1049H Super Constellation de la compagnie Aircraft Specialties immatriculé N173W s'écrase à moins de deux kilomètres du seuil de la piste 05 de l'aérodrome Casey et explose. Aucun des trois membres d'équipage ne survit à ce tragique accident.

Cet avion, portant le numéro de série 4674, participait à une campagne d'arrosage de pesticides pour le contrôle de la tordeuse des bourgeons d'épinette dans le nord du Québec. Dans le passé, il avait volé pour la Línea Aeropostal Venezolana avec l'immatriculation YV-C-AMI ainsi que pour la Flying Tigers Line avec l'immatriculation N9746Z.

Lourdement chargé de pesticides et de carburant, l'avion a décollé de la piste 23. Selon les éléments de



l'enquête, l'équipage aurait rentré les volets hypersustentateurs trop tôt durant la montée avant que l'appareil n'ait atteint la vitesse requise pour voler sans *flaps*. La fatigue de l'équipage aurait été un facteur contributif à l'événement.

Quarante-deux ans plus tard, des vestiges de cet accident



sont toujours visibles et de nombreuses pièces peuvent encore être trouvées dans la végétation qui a repoussé et recouvert le site du *crash*, telle une blessure qui se cicatrise au fil du temps.

Voici, sur cette page, quelques photos de morceaux de l'avion retrouvés lors de ma visite sur les lieux le dimanche 6 septembre 2015.





Petit-déjeuner avant de replier le matériel et de décoller avec un plafond assez bas (Pierre Gillard).

paraître des pièces, parfois petites, parfois plus grosses de l'infortuné Super Constellation. C'est ainsi que nous trouverons, par exemple, différents petits éléments de la carlingue, une jambe de train d'atterrissage principal, un moyeu d'hélices et l'un ou l'autre composant électrique. Patrick trouvera aussi un morceau de tête de cylindre fondu où une soupe pape émerge de l'amalgame informe. De mon côté, je découvrirai un carburateur caché sous de la mousse. Bien évidemment, Normand, qui est un habitué des lieux, nous guide aux endroits où nous sommes sensés voir le plus de morceaux.

Les gros éléments de la triple dérive, des moteurs ainsi que des hélices ont été récupérés depuis belle lurette par, semblerait-il, quelqu'un des environs qui a probablement voulu se faire un peu d'argent en revendant le métal. Pour le reste, tout avait brûlé suite à l'explosion. Nous avons ainsi noté de gros câbles métalliques qui ont dû servir à déplacer et sortir du bois des éléments plus lourds et plus volumineux, peut-être à l'aide d'une garette.

Retour à Saint-Mathieu-de-Beloëil.

Vers 10h00, Patrick et moi

retrouvons au camp. Il ne reste plus qu'une poignée de tentes encore montées, dont la mienne. J'ai tâté de remballer tout mon matériel afin de ne pas faire attendre Alexandre trop longtemps.

Peu avant 11h00, nous décollons après avoir salué et remercié nos amis. Alexandre étant qualifié pour le vol IFR, nous traversons plusieurs couches nuageuses pour finalement émerger sous un ciel bleu à 8500 pieds. Mais, au fur et à mesure que nous nous rapprochons de Joliette, les nuages se dissipent nous permettant ainsi de redescendre. Après un peu plus d'une heure et demie de vol, nous nous posons à Saint-Mathieu-de-Beloëil.

Une fois l'avion amarré, notre matériel rangé dans nos voitures, Alexandre et moi, nous nous rendons au petit restaurant de l'aérodrome pour y déguster une bonne poutine réconfortante qui clôture ainsi notre très beau week-end passé à Casey.

L'auteur tient à remercier particulièrement messieurs Alexandre Fortin, Normand Jourdain, Pierre Nadon et Patrick Vergobbi ainsi que tous les participants à ce RVA découverte de l'aérodrome de Casey pour leur excellente collaboration et leur bonne humeur.

Plus d'informations au sujet de Casey :

Si vous désirez en apprendre plus au sujet de l'aérodrome abandonné de Casey, je vous suggère de consulter le site de Pierre Nadon qui regorge d'informations à cette adresse :

<http://campingmaster.weebly.com/rva-camping-casey.html>