

Les Curtiss C-46 Commando de Buffalo Airways



Des avions-cargos indispensables pour ravitailler les communautés éloignées des Territoires du Nord-Ouest

Texte et photos de Pierre Gillard

Un samedi d'hiver en 2020. Ce matin, à l'aéroport de Yellowknife dans les Territoires du Nord-Ouest, il fait -5°C, le ciel est couvert et il neige à peine quelques flocons. Vers 08h30, le Curtiss C-46 Commando C-GTPO de Buffalo Airways arrive de Hay River. À peine les portes cargo de l'avion ouvertes, deux puissants chariots-élévateurs déchargent à tour de rôle les palettes qui composent son chargement. Celles-ci sont déposées directement à l'arrière de plusieurs petits camions de livraison. Des employés effectuent immédiatement le tri des mar-

chandises apportées par l'avion et les chargent dans les camions appropriés selon leur destination. L'opération fonctionne comme du papier à musique et est d'une efficacité enviable !



William Levacher, ancien étudiant de l'ÉNA et premier-officier sur C-46, prépare l'avion pour le prochain vol.

Pendant que le déchargement s'opère, William Levacher, le premier officier sur le prochain vol, s'affaire à enlever les couvertures et les chaufferettes destinées à maintenir la chaleur des moteurs. Il s'occupe également du plein de carburant alors que commence le chargement du C-46 en vue de sa tournée de livraison dans la Vallée de la Mackenzie. Pour cette opération, les chariots-élévateurs vont directement chercher les palettes qui ont été préparées dans l'entrepôt de Buffalo Air Express situé juste de l'autre côté de la rue. Dans le cockpit,



le commandant de bord, Anthony-John « A.J. » Decoste prépare le vol qui devrait partir de façon imminente.

Chez Buffalo Airways, les pilotes ne sont pas en chemises blanches avec cravates et souliers bien lustrés ... Certes ils sont pilotes, mais s'occupent également des tâches connexes au vol comme l'avitaillement en carburant, le chargement et le déchargement de l'avion ainsi que sa sécurisation. Leur aspect vestimentaire tient donc plus du travailleur-baroudeur du grand nord que de l'aviateur galonné tout propre sur lui !



Ces vols de ravitaillement des communautés éloignées sont absolument vitaux pour ces dernières. Pour la majorité de celles-ci, seul l'avion peut acheminer les denrées et autre matériel nécessaire à leur survie. Il s'agit d'un lien capital que Buffalo Airways, au fil des années écoulées a su établir de façon fiable avec ses robustes avions cargo issus d'une autre époque. En effet, il est impossible de faire atterrir sans dommages des appareils plus modernes comme des Dash 8 ou des ATR sur les courtes pistes en gravier établies à proximité des communautés éloignées. À l'heure actuelle, les Curtiss C-46 Commando, les Douglas DC-3 et les Lockheed Electra de Buffalo Airways demeurent les appareils les plus appropriés à ce genre d'opérations.



En ce samedi matin, à l'aéroport de Yellowknife, le Curtiss C-46 Commando C-GTPO de Buffalo Airways arrivant de Hay River est d'abord déchargé et ensuite préparé en vue de la tournée de livraison qu'il va effectuer durant la journée dans la Vallée de la Mackenzie.

Une fois le C-46 chargé et les palettes sécurisées, A.J. démarre les moteurs de l'avion. Ce Commando est sorti d'usine en 1944 et, si l'on compte bien, il a donc aujourd'hui 76 ans! Des avions de cet âge-là, ou même plus anciens en état de vol, il en existe dans plusieurs collections ou opérés par des propriétaires privés. En général, ils sont bichonnés, soignés, entretenus aux petits soins et volent très peu. Notre C-46 C-GPTO, lui, depuis 1944, il n'a pas arrêté de travailler à la dure ! Il est un des quatre appareils de ce type encore en service dans le monde (deux chez Buffalo Airways et deux chez Everts Air Fuel en Alaska) et vole actuellement quasi tous les jours. Incroyable, non ?

Le vol Buffalo Airways 521 décolle de Yellowknife à 09h28 avec un chargement de 12.000 livres de nourriture et autres marchandises destinées aux communautés isolées des Territoires du Nord-Ouest. La montée s'effectue vers l'ouest à 500 pieds par minute pour atteindre une altitude de croisière de 6.500 pieds et une vitesse air de 140 à 145 nœuds. Ce ne sont pas des performances extraordinaires, mais n'oublions pas qu'il s'agit d'un vieux camion volant de 76 ans !

Si depuis Yellowknife la météo était assez nuageuse, l'arrivée à Norman Wells (CYVQ) s'effectue sous un



En haut : environ 12.000 livres (5,5 tonnes) de matériel et de vivres sont embarqués dans le C-46 pour la tournée de livraison de la journée. Ci-dessus : l'équipage des C-46 chez Buffalo Airways est composé d'un commandant de bord et d'un premier officier, respectivement A.J. Decoste et William Levacher pour les vols d'aujourd'hui.

ciel dégagé avec un soleil prédominant. L'avion se pose sur la piste 28 à 12h08 et effectue un *back-track* sur celle-ci pour venir se stationner derrière un Boeing 737-36Q de Canadian North qui est, quant à lui, sur le départ. Un gros chariot-éléva-

teur et un camion attendent le C-46 sur le bord du tablier. Dès que la porte cargo est ouverte, le chariot-élévateur entre en action. À l'intérieur de l'avion, A.J., à l'aide d'un transpalette, déplace le fret au fur et à mesure vers la porte cargo où les palettes



En haut : en se rapprochant de Norman Wells, la vue de la Vallée de la Mackenzie devient spectaculaire. Ci-dessus : première étape de la tournée de livraison à Norman Wells.

sont sorties une à une par le chariot-élévateur qui les dépose ensuite à bord du camion. Ainsi, environ 4.000 à 5.000 livres de marchandises sont transférées du C-46 au camion.

Pendant ce temps, William s'occupe de l'avitaillement en carburant. Pour se faire, il accède aux ailes en sortant par les deux issues de secours. C'est lui qui, une fois sur une aile, prend le pistolet venant du camion avitailleur et effectue le plein des réservoirs. Il vérifie ensuite la quantité de carburant simplement à l'aide d'un bâton calibré.

Une fois le chargement ré-agencé afin d'assurer une répartition du poids de la charge à bord de la soute du C-46, les portes sont fermées et sans délai, A.J. démarre les deux énormes moteurs Pratt & Whitney R-2800-51M1 développant 2.000 chevaux chacun. À 12h42, l'avion décolle de Norman Wells. La vue sur la rivière et la Vallée de la Mackenzie est absolument magnifique et, au loin, on peut apercevoir les monts Mackenzie enneigés ainsi que la Ligne continentale de partage des eaux.

La montée s'effectue toujours à 500 pieds par minutes, mais, cette fois-ci, l'altitude de croisière choisie est 4.500 pieds, ce qui permet d'autant plus d'admirer le paysage qui passe d'un relief accidenté à d'immenses forêts enneigées situées dans un environnement plus plat. À 145 nœuds, l'imposant C-46 s'éloigne maintenant de Norman Wells en direction du nord-ouest.

En haut : les palettes destinées aux communautés de Norman Wells sont transférées à l'aide d'un chariot-élévateur à bord d'un camion. Au centre : afin de pouvoir effectuer la tournée de la Vallée de la Mackenzie, le plein de carburant doit être fait à Norman Wells; c'est le rôle du premier officier. Ci-contre : A.J. Decoste organise le déplacement des palettes à bord de l'avion lors de l'escale à Norman Wells.



Le Curtiss C-46F Commando C-GTPO



Le Curtiss C-46F Commando C-GTPO de Buffalo Airways à Colville Lake Tommy Kochon.

Avec l'appareil immatriculé C-FAVO, le Curtiss C-46F Commando C-GTPO est un des deux avions de ce type en fonction au sein de la flotte de Buffalo Airways. Tout deux sont ordinairement opérés depuis la base de Yellowknife dans les Territoires du Nord-Ouest, mais il n'est pas impossible de les voir de temps à autre dans d'autres provinces du Canada au gré des contrats attribués à la compagnie.

Portant le numéro de série 22556, C-GTPO est sorti des usines Curtiss-Wright en 1944 et est intégré au sein de la U.S.A.A.F. en août 1945 avec le serial militaire 44-78733. En 1950, déclaré surplus, il est vendu dans le secteur civil et est acquis par la célèbre Flying Tiger Line qui l'immatricule N1258N. En 1957, il est loué à Wien Air Alaska et le 7 juillet 1964 il est racheté par Wings Inc., puis en juin 1969 par F.A.

Conner, en septembre 1970 par Shamrock Airlines et en 1976 par Trans Continental Airlines. En mai 1985, il est ré-immatriculé N519AC au nom d'Atkins Aviation Inc. avant d'être revendu au Canada l'année suivante.

Le 15 avril 1986, il est immatriculé C-GTPO par Northland

Air Manitoba Ltd de Winnipeg puis, le 25 août 1993, il passe officiellement aux mains de Buffalo Airways. Du 7 octobre 2004 au 17 novembre 2010, il est enregistré au nom de FNT First Nations Transportation Inc. de Gimli au Manitoba. Enfin, depuis, il est de retour dans la flotte de Buffalo Airways.



L'avionique du C-46 C-GTPO est constituée à la fois d'instruments traditionnels et d'équipements récents.



Approche à Fort Good Hope. À la vue de cette piste en gravier gelée d'un peu moins de 4500 pieds de long, on comprendra aisément que ce ne sont pas tous les types d'avions qui peuvent se poser à cet endroit.

Après une bonne demi-heure de vol, le Commando arrive en vue de l'aérodrome de Fort Good Hope (CYGH). Il s'agit d'une piste relativement courte, glacée et recouverte d'une pellicule de neige. L'atterrissage a lieu à 12h18 et se déroule parfaitement. Par contre, il faut toute la dextérité d'A.J. et de William pour que le C-46 puisse effectuer un demi-tour sur la piste afin de rejoindre l'aire de stationnement. En effet, les roues de l'avion ont tendance à glisser sur la glace lors de la manœuvre et il n'est pas question d'aller s'enliser sur les bas-côtés de la piste !



Les palettes destinées à Fort Good Hope sont déchargées à l'aide d'un bulldozer muni de fourches. Elles sont ensuite déposées sur une remorque attelée à un gros pick-up.



tout déplacement non souhaitable durant le vol.

Une fois l'opération achevée, c'est la mise en route des moteurs et le décollage sans délai. À 13h40, les roues du C-46 quittent le sol et l'avion prend la direction cette fois-ci du nord-est à une altitude de croisière de 3.500 pieds. Vu que la navigation se déroule au delà de 70° de latitude nord, le GPS est programmé pour donner les informations de caps en degrés vrais plutôt qu'en degrés magnétiques.



En haut : C-GTPO devant la petite aérogare de Fort Good Hope. Ci-dessus : petit à petit, au fil des escales, la cargaison a diminué pour être réduite à une seule palette destinée à Colville Lake. En bas : approche à Colville Lake.

Un bon 25 minutes plus tard, l'aérodrome de Colville Lake Tommy Kochon (CYVL) est en vue. Ici l'approche est un peu plus délicate car la piste est bombée et, surtout, il a un peu de vent de travers qui pourrait faire glisser l'avion latéralement en dehors de la piste. Mais, une fois encore, la dextérité et l'expertise des deux pilotes font que tout se déroule à merveille

Une fois l'appareil stationné et les moteurs arrêtés, la même opération de déchargement qu'à Norman Wells se déroule ici, mais, cette fois-ci, c'est un bulldozer équipé de fourches qui va charger un gros pick-up équipé d'un longue remorque-plateau. Environ 4.000 livres de fret sont déchargées et les palettes restantes sont à nouveau réparties dans le fuselage pour respecter le centrage de l'avion. Celles-ci sont sécurisées par de grosses sangles pour éviter

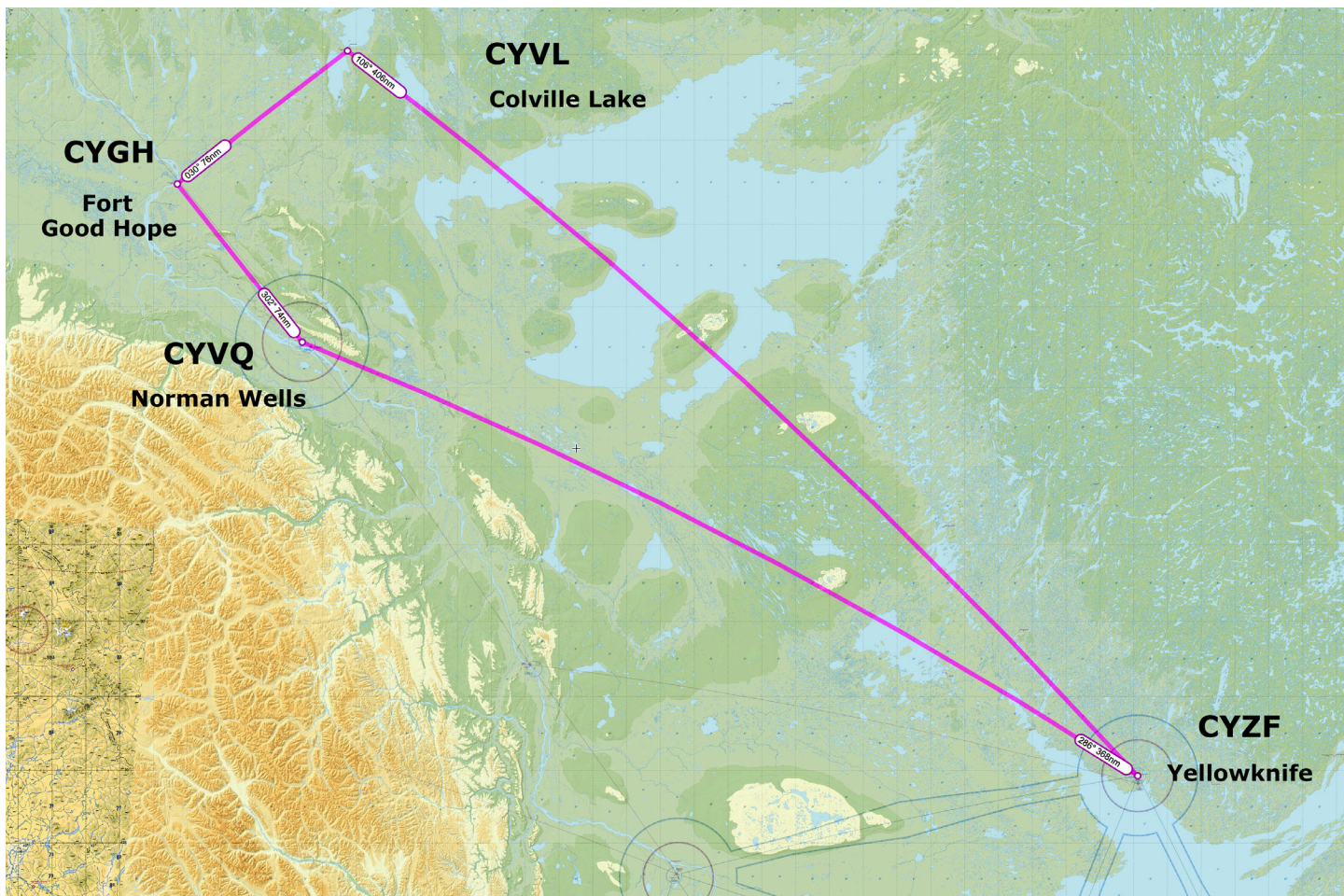


Les Territoires du Nord-Ouest, magnifiques, mais inhospitaliers



L'entièreté des vols effectués lors de la tournée de livraison dont il est question dans cet article a été effectuée dans les Territoires du Nord-Ouest. S'étendant sur une superficie de 1 346 106 km², ils comptent une population d'environ 42.000 habitants dont pratiquement la moitié vit à Yellowknife, la capitale. L'essentiel des Territoires est donc à peu près désert si l'on excepte quelques communautés autochtones ainsi que des sites d'exploitation des ressources naturelles. Voici quelques vues montrant à la fois le côté majestueux ainsi que l'aspect inhospitalier des régions survolées.





Ci-dessus : la tournée de livraison dans la Vallée de la Mackenzie du 21 mars 2020 recréé sur SkyVector. En bas, à gauche : le C-46 devant l'aérogare de Colville Lake Tommy Kochon.



avec un atterrissage effectué à 14h09.

Étant arrivé un peu à l'avance, il n'y a personne pour accueillir l'équipage. L'endroit est vraiment désert, littéralement au milieu de nulle part ! Après quelques minutes, toutefois, un petit camion d'une coopérative locale arrive et se colle à l'avion. Les palettes restantes sont défaits et les boîtes de marchandise, essentiellement de la nourriture, sont transférées à la main dans la bonne humeur.

Cette fois-ci, il ne reste dans la soute plus que quelques

palettes vides, le transpalette et quelques boîtes qui doivent être expédiées à Yellowknife. Le vol de retour s'effectuera, dès lors, quasi à vide. Le décollage a lieu à 14h42 et l'altitude de croisière choisie est de 9.500 pieds avec une route au sud-est. Plus de 400 miles nautiques séparent Colville Lake de Yellowknife, mais, fort heureusement, une composante de vent arrière permet d'effectuer le trajet en deux heures et quatorze minutes.

La météo se dégrade quelque peu en route, mais, finalement le C-46 rejoint son port d'attache sans encombre. Une fois au sol, les rampes prennent en charge l'avion tandis que William installe les grosses couvertures isolantes ainsi que les chaufferettes électriques sur les moteurs afin de les maintenir au chaud. Ainsi, le C-46 C-GTPO, infatigable bête de somme, est prêt pour une nouvelle mission !

L'auteur tient à remercier Joe McBryan, Anthony-John Decoste, William Levacher et le personnel de Buffalo Airways pour l'organisation de ces très beaux vols sur Curtiss C-46 Commando.

En haut et au centre : à Colville Lake, le déchargement s'effectue à la main directement dans un petit camion. Ci-contre : en route vers Yellowknife ... Il ne reste plus que 386 miles nautiques à parcourir !





L'image souvenir des voyages d'une autre époque pas encore tout à fait révolue grâce à Buffalo Airways !

www.buffaloairways.com



Cet article a été réalisé au profit du [Musée de l'aérospatiale du Québec](#). N'hésitez pas à soutenir ses activités en devenant [membre et bénévole](#) !

Musée de l'aérospatiale du Québec

Québec Aerospace Museum

