

Cranberry Swamp livre son trésor

D'ordinaire, il n'y a guère que des chasseurs de canards pour s'aventurer dans les terres marécageuses de Cranberry Swamp, au pied de Little Lake (Ontario). Pourtant, vers 2 heures du matin le 26 juin dernier, M. Bob Griffith, entrepreneur à la retraite et éleveur de moutons de race, peinait dans la boue et les broussailles et y menait un autre genre de chasse; un chien errant avait isolé deux de ses brebis dans les marécages.

Au cours de sa recherche, Griffith remarqua un objet rond que les rayons de la lune semblaient déguiser en une vieille chaudière, peut-être d'un moulin à scie. S'en étant approché, il vit que l'objet était de bois et l'idée lui vint qu'il s'agissait peut-être d'un bateau ou d'une partie d'un *Mosquito*, le fameux avion de bois. Que faisait donc cet objet dans un marécage?

Le lendemain, notre homme téléphone à la base militaire de Trenton et signale avoir trouvé les restes d'un bateau ou d'un avion. Les militaires, la police et les gardes-chasse communiquent habituellement ce genre d'information au service des enquêtes sur les accidents de Transports Canada. Cette fois, le rapport fut présenté à l'inspecteur de service à Toronto, M. McSwain, qui prit les dispositions nécessaires pour aller sur les lieux.

Taches rougeâtres

A première vue, les débris faisaient effectivement penser à un bateau, à une arche en fait, mais les entretoises de métal



Deux des chasseurs de trésor, M. Gordon McSwain, enquêteur de Transports Canada, et M. Bob Bradford, du Musée national des sciences et de la technologie.

situées à l'intérieur eurent tôt fait de convaincre MM. McSwain et Batchelor qu'ils étaient devant la coque d'un hydravion, très vraisemblablement un *Vedette*. Des taches de peinture rouge sur la quille leur donnèrent une idée du propriétaire. En effet, le rouge était utilisé sur la partie inférieure de la quille des hydravions militaires avant la Seconde Guerre mondiale.

De retour à Toronto, M. McSwain téléphona à M. Bob Bradford, du Musée des sciences et de la technologie d'Ottawa. M. Bradford, expert en vieux avions, s'empressa de rassembler les morceaux du puzzle historique et conclut qu'il s'agissait d'un *Vedette G-CYWO* de

la société Vickers, appareil militaire qui s'était écrasé le 23 septembre 1937.

Cette journée-là, il y a de cela 40 ans, l'officier d'aviation Michael Doyle avait décollé du terrain de l'école de navigation aérienne de Trenton et effectuait une randonnée d'exercice lorsque la pompe à essence fit défaut. Il dirigea le monomoteur vers l'étendue d'eau la plus proche, en l'occurrence Little Lake, et parvint à se poser dans les marécages de Cranberry Swamp. Doyle, l'aide-pilote H.A. Walker et le navigateur J.L. Bevan s'en tirèrent indemnes. L'appareil était perdu et l'aviation vint récupérer ce qu'elle pouvait emmener, dont le moteur, les instruments et les ailerons.

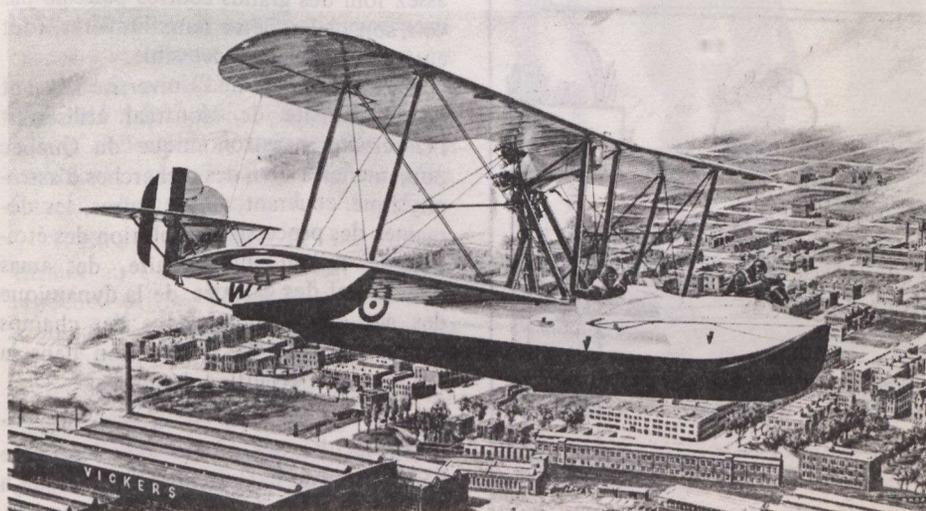
Histoire du Vedette

Le *Vedette* est une des véritables machines volantes de l'époque des "écharpes de soie". Les pilotes s'assoiaient côte à côte dans le cockpit à deux places; l'observateur ou le photographe, juché seul dans le nez de l'appareil, n'avait pas de siège et devait se tenir debout ou se munir d'une boîte et d'un coussin. De plus, il n'était pas attaché comme ses camarades qui eux s'amarrèrent au plancher à l'aide de câbles accrochés aux harnais de leur parachute. On raconte qu'un jour un pilote, en rase-mottes au-dessus d'un lac, suivait de près une volée de canards lorsque tout à coup ceux-ci firent volte-face. Le pilote baissa la tête, poussant les commandes vers l'avant. Le *Vedette* piqua du nez, toucha le lac et rebondit en un soubresaut qui catapulta l'observateur dans le lac.

En tout, 61 *Vedettes* sortirent des usines de la Vickers à Longueuil dans les années 20. Biplans plus légers que la plupart des hydravions à coque de l'époque, ils pouvaient décoller en six secondes, temps respectable pour des appareils de ces années et avaient une vitesse maximale d'environ 128 km à l'heure.

Au terme de leur carrière, les *Vedettes* étaient mis au rancart dans les régions qu'ils avaient desservies en dernier. Vers le début des années 40, ce type d'avion cessa d'être utilisé.

M. McSwain emmena M. Bradford dans le marécage pour s'assurer qu'il n'y avait pas erreur. Puis, une équipe du Musée glissa des pieux de cèdre sous la quille et la traîna délicatement sur la terre ferme où on l'empaqueta. Un hélicoptère de la Défense nationale amena alors la caisse à l'aéroport de Trenton d'où un camion la transporta jusqu'au Musée à Ottawa.



L'usine de la Vickers à Longueuil au Québec a fabriqué 61 hydravions à coque de type Vedette dont le dernier exemplaire vola dans les années 40. Le photographe installé dans le nez de l'appareil devait se passer de siège et de pare-brise.