

AIR

Le magazine de l'AQTA



**Soirée réseautage de l'AQTA :
Hommage à la famille Fecteau,
M. Thomas Fecteau invité d'honneur**

page 58

**Long métrage *L'Amour a des ailes* :
Témoignage du réalisateur Denis Boivin**

page 54

Du harfang des neiges au prix *FECTEAU*

Par Denis Boivin / Les productions Dionysos inc.

Pour le bénéfice des lecteurs et lectrices du magazine *Air*, mais surtout pour rendre hommage à la famille Fecteau, la direction de l'AQTA m'a demandé d'expliquer l'origine de mon film *L'Amour a des ailes*. Comment est née l'inspiration, mais surtout ce que j'ai appris sur le pilotage pendant sa réalisation.

Le défi ici est d'expliquer les deux mondes différents que la technologie électronique et informatique a révolutionnés : la cinématographie et l'avionique. L'aviation m'a poussé à réfléchir dans cette direction. Dans la narration de mon film, à laquelle Gaston Lepage prête sa voix, l'incipit dévoile cette vérité : « La première constatation qui s'impose en apprenant à piloter, avouons-le, est d'apprendre à rester les deux pieds sur terre... », ce qui n'est pas tout à fait le cas des cinéastes!

Lors du centenaire de l'aviation canadienne, je venais de faire mon premier vol solo en vue de l'obtention d'une licence privée. Notre équipe de production venait de terminer une série pour enfants et nous entamions une série de sitcom, *Shaputuan*, pour l'APTN (Aboriginal Peoples Television Network). Gaston était l'un des comédiens. Trois ans plus tard, en 2012, tout l'équipement de deux décennies de travail allait devenir dépassé. Les lumières DEL commençaient à scintiller dans l'industrie et les lourdes lumières au tungstène tirant plusieurs kilowatts allaient devenir désuètes. Déjà, la pellicule, matière première de l'artiste, venait de sombrer avec la fermeture de Kodak. L'industrie cinématographique axait ses espoirs sur le numérique; la télé commençait à être ébranlée par YouTube. Dans la tourmente, tout ce que je voulais était de piloter, contempler par-dessus les volées des oies blanches leurs mouvements dansants synchronisés.



LE MOT DU RÉALISATEUR de *L'Amour a des ailes*

Avec ce film, j'ai appris
 Une tranche d'histoire méconnue de mon pays
 Celle du travail des hommes anonymes
 Avec ce tournage, j'ai appris
 Qu'une rencontre amoureuse peut surgir du fond des bois
 Un coup de foudre est sans lieu
 Avec cette production, j'ai appris
 Qu'un arpenteur empruntant la ciné du voisin
 Nous léguait des œuvres remarquables de vérité
 Avec cette réalisation, j'ai appris
 Plus que le pilotage.
 Que *L'Amour a des ailes*

Denis Boivin

L'aviation, enfin le pilotage, connaissait aussi le saut numérique. Par exemple le simple GPS à écran tactile, très bizarre quand le néophyte comme moi ne sait pas manier le trim dans les turbulences... Le fameux « téléphone intelligent » et ses applications de navigation aérienne : *ForeFlight*, *Garmin Pilot*, *FltPlan Go*. De mon côté, je n'étais qu'au *SkyVector*, dont les cartes ne se rendaient pas au Lac-Saint-Jean, pour les préparatifs de mes plans de vols sur mon ordi de table. J'aime bien les cartes, mais il ne faut pas se déplacer très loin pour en amasser une collection, qu'on doit jeter après la date de péremption.





Le cinéma et la navigation aérienne connaissent la même révolution informatique. Le défi en cinéma est l'uniformité et la qualité de l'image. Le danger en aviation est de se fier aux instruments. J'ai acheté dernièrement un chargeur au « magasin à une piasse ». La batterie de mon cellulaire s'est mise à gonfler et la vitre à se courber, ce qui a rendu mon téléphone inutilisable. En plein tournage, j'avais donc la paix, quoique cela a quelque peu compliqué la communication! La question s'est ainsi soulevée d'elle-même : Qu'est-ce qui me serait arrivé en navigation entre Sept-Îles et *Matimekosh* (Schefferville) ou *Unaman Shipu* (La Romaine)?

Cette situation dévoile ce que j'ai appris le plus en pilotage lors de mes rencontres avec Thomas FECTEAU. Il m'a appris, d'abord et avant tout, pour le genre de pilotage que je pratique, à composer avec la nature.

Sur la rive sud du Saint-Laurent, le lit de la Rivière-Ouelle devient l'indication des pistes d'atterrissage de Rivière-du-Loup ou de Montmagny, ou sur la rive nord, la série de lignes électriques nous amène à Chibougamau, avec un peu d'altitude, le Lac-Saint-Jean pointe la piste de St-Méthode, de Roberval ou d'Alma. Thomas, quant à lui, aurait peut-être dessiné des détails sur ses cartes pour mieux se repérer à son retour. Et ainsi de suite, entre Québec (CYQB) et Sherbrooke (CYSC), on remarque une montagne devant deux lacs (Aylmer et Saint-François); ces derniers débouchent sur une sorte de vallée où, en planification de vol, on a remarqué que l'aérodrome de Thetford Mines (CSM3) ne se cachait pas trop loin, un peu à l'Est. Thomas m'a appris à lire la nature, en pilotant. Dans le même temps, la biographie de Pascal et ses expérimentations prouvant la pesanteur de l'air me passionnaient. En survolant le pont du Gard en France, l'instructeur m'a parlé d'Henri Pitot, qui inventa l'instrument éponyme servant à mesurer la force hydraulique. Le Pitot, que l'aviation a adapté pour l'air et que tous les pilotes connaissent.

Bien sûr, Thomas m'a dévoilé ses secrets sur la météo, l'instinct des nuages et même les vagues de l'eau. Mais je n'ai pas de qualifications sur flotteurs, trop dispendieux... L'hydravion laisse rêver tous les étudiants-pilotes des autres continents que nous rencontrons dans diverses écoles. L'esprit de liberté règne toujours. Voilà, tout à la fois et en

même temps, ce que mon film, *L'Amour a des ailes*, sous-tend. Il faut soulever aussi les faits sociologiques. En pleine brousse, c'était la première fois que Thomas rencontrait des Autochtones et que ceux-ci rencontraient un Blanc... C'est tout de même un point marquant pour l'histoire du Québec que le développement de ces relations interculturelles.

« Thomas a appris à la dure! », le pilote Jean-Marie Girard l'avouera dans le film; comme si, pour lui, tout avait été facile. La dure, c'est le « vol à vue »; Thomas et les pilotes de sa génération ont appris à voler avec les instruments au fur et à mesure de leur invention.

Certains instruments sont aussi inventifs que bizarres, vus aujourd'hui. Un jour, dans son salon, Thomas a sorti sa radionavigation portative ADT. Il m'a dit : « Écoute! » Un signal morse se fit alors entendre. Il tourna sa radio... « Tu entends? Lorsque le signal est plus fort, c'est par là qu'il faut aller. » Alors, faites l'exercice suivant : perdez votre téléphone sous une pile de vêtements, faites-le sonner pour le retrouver et repérez-le au son. Imaginez-vous maintenant en vol de nuit, dans la turbulence, à tourner votre radio pour chercher votre direction! Ça ressemblait à ça la grande innovation des années 60. Puis il y a eu le radar et ainsi de suite.



Thomas Fecteau et Denis Boivin

Ma plus grande surprise en écoutant parler Thomas a été de comprendre la création des CL 215. Avant, on utilisait le Canso, avion militaire amphibie. On remplissait les réservoirs au bout des ailes lorsque l'aéronef était immobilisé sur le lac. Ainsi, l'engin se convertissait en « bombardier d'eau ». Après ces explications, Thomas avoue : « Nous avions la vitesse alors pourquoi ne pas l'utiliser? » Quelques expérimentations plus tard, les réservoirs intérieurs du CL 215 se remplissent, grâce à la vitesse, en faisant glisser l'hydravion à la surface de l'eau. Le Canada est fier maintenant des « bombardiers d'eau », appelés internationalement les Canadair. Lors d'un voyage en Sicile en 2013 – le tournage débutait – ma plus grande surprise fut d'apercevoir dans le ciel trois CL 415. Encore une fois, ma conjointe et moi avons pensé à Thomas et à Françoise, qu'on ne dissociait jamais.

En apprenant ce que Thomas FECTEAU avait appris au cours de sa carrière, c'est comme s'il me familiarisait avec l'évolution des instruments. Mais une dimension reste la même, la gravitation. Lors d'un petit vol à Ottawa en compagnie du couple FECTEAU, Thomas dit après avoir atterri : « On a été chanceux! Il ne s'est rien passé; l'atterrissage a bien été. » Deux fois, cette phrase a résonné sur le tarmac. Il faudrait lui demander s'il le disait à chacun de ses vols!

L'Amour a des ailes dévoile subtilement l'évolution de l'histoire de l'aviation de brousse et civile au Québec, jusqu'au vol spatial avec Chris Hadfield, qui a gracieusement conclu le volet historique du film.

Malheureusement, pendant le tournage, un pied de lumière est tombé devant le simulateur de vol. Ce temps de réparation m'a fait manquer le premier moment de la rencontre

entre Thomas, Françoise et Chris Hadfield. Ce dernier les a remerciés en les tenant par les épaules et en les serrant très fort. Le documentaire a ses exigences : à tout prix croquer sur le vif!

Toutes ces anecdotes ne répondent pas encore à la première question : comment est né ce film? La vérité est que ma première intention était d'expérimenter un événement sur YouTube en filmant l'inauguration en 2011 du Musée de l'aviation, en Beauce.

Lors de ce petit tournage, Françoise Gaudreau, épouse de Thomas, est venue à ma rencontre, m'a invité chez eux et m'a remis le livre *Au-delà du 40^e parallèle*. Après cette lecture, il se dessine alors le très grand défi cinématographique : révéler une extraordinaire histoire d'amour qui a pris naissance en aviation, un premier baiser dans un Norseman, qui lui, a tangué pour l'occasion!

Le titre de ce film aurait pu être *Françoise et Thomas*, mais vraiment *L'Amour a des ailes* l'illustre parfaitement bien aussi.

Je suis vraiment fier du film que j'ai produit et réalisé, et ce, malgré tous les refus des directions de télévision, des divers comités de nos Conseils des arts du Québec et du Canada. Après quatre ans, ce n'est qu'en bout de piste que la SODEC a accepté de compléter le montage. Ma plus grande tristesse a été que Françoise ait visionné le film à l'hôpital, quelques jours avant de nous quitter. À la Première, elle nous a tant manqué... Encore plus grande tristesse que certaines personnes m'aient reproché de ne pas avoir sorti le film avant. On connaît mal l'industrie du cinéma comme on connaît mal celle de l'aviation.

L'Amour a des ailes aura au moins comblé un petit chapitre dans la connaissance de notre histoire : l'histoire de l'aviation au Québec...



Chris Hadfield 1^{re} rencontre



Thomas et Françoise 1^{re} rencontre