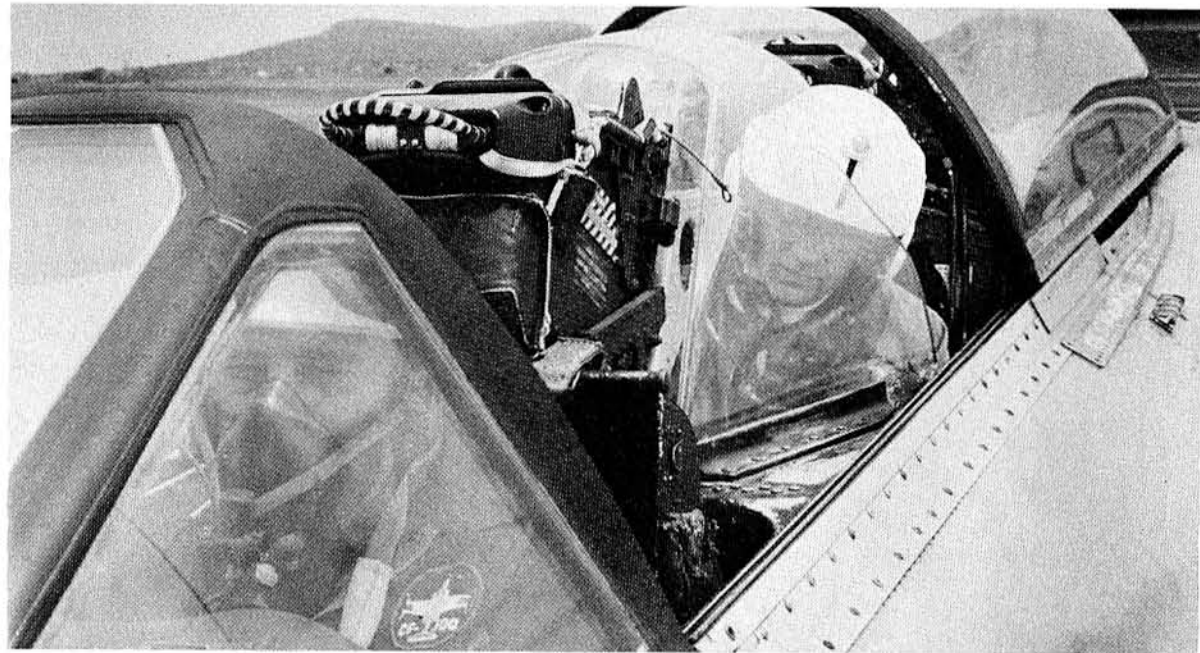


Le dernier vol du CF-100



Le pilote **George Greff** et, derrière lui, **Dan Ketelson**, mécanicien d'essai navigant, avant l'ultime décollage du CF-100. L'appareil a été ensuite remis aux Forces armées canadiennes.

Lorsque, au mois de juin, le dernier AVRO CF-100 s'est lancé dans l'azur, ce n'était que pour effectuer quelques acrobaties en guise d'adieu : il prenait en effet une retraite bien méritée après trente-sept ans de service dans les Forces armées canadiennes (l'ex-Aviation Royale du Canada).

Avec ce vol, prenait également fin l'ère des avions de combat produits entièrement au Canada. Quant à P&WC, cela signifiait qu'il faudrait trouver un autre banc d'essai volant pour les JT15D.

Dan Ketelson, le mécanicien navigant d'essai lors du dernier vol, précise à cet égard que l'appareil a déjà dépassé sa durée de vie normale et qu'il sera remplacé par un *Learjet*.

«Quand les Forces armées ont décidé de mettre le CF-100 au rancart, nous n'avions plus le choix. L'âge de l'appareil, la rareté des pièces et le coût de la maintenance ont probablement dicté ce choix.»

Affublé officiellement du sobriquet *Canuck*, le CF-100, par ses nombreuses applications militaires et civiles, est un des fleurons de l'aéronautique canadienne.

Doug Jermyn, un autre mécanicien d'essai qui a couvert, lui, le premier vol d'essai en août 1968, ajoute que l'utilisation du CF-100 a coïncidé avec la période de développement du JT15D.