

## **Le DC3 F-AZTE de l'Association France DC3**

### **Le DC3**

Le premier vol du DC3 a eu lieu le 17 décembre 1935. Il a été mis en ligne dans la compagnie American Airlines le 25 juin 1936. Successeur du DC2, cet avion révolutionna le transport aérien. Il était en avance d'une génération et est encore en service aujourd'hui en tant que transport commercial dans quelques pays du monde, Bolivie, Canada.

Cet avion était si exceptionnel que l'armée américaine en fit une version de transport militaire au début de la seconde guerre mondiale : le C47 que les britanniques surnommèrent Dakota. Plus de 10.000 furent construits aux USA, plus 300 au Japon qui avait acquis la licence et entre 3000 et 5000 en URSS.

Il participa à tous les combats sur tous les fronts alliés comme cargo, transport de parachutistes, remorqueur de planeur de débarquement, avion d'évacuation sanitaire, de transport de passagers etc.

Après la guerre, de très nombreux exemplaires ont été repartis dans toutes les armées du monde et d'autres, encore plus nombreux ont été transformés en DC3 civils et ont équipés toutes les compagnies aériennes du monde et ont été l'outil majeur du redémarrage du transport aérien.

Plusieurs centaines ont volé en France, militaires et civils, Air France en posséda 76 dont les derniers ont volé jusqu'en 1969.

Plus de 150 volent encore comme avion privé ou de collection, aux Etats Unis, autour de 100 et une quinzaine en Europe et quelques autres en Nouvelle Zélande, Australie, Afrique du Sud...

### **Le DC3 de France DC3**

#### **La guerre 39 45**

Le 5 mars 1943, Le transport de troupes C-47 s/n 9172 (N° de série constructeur) sort des chaînes de fabrication de la firme Douglas à Long Beach en Californie. Il est affecté dans l'U S Army Air Force sous le N° 42-23310. Il est facturé 109.663 \$. au contribuable américain.

Dès son affectation au sein de l'U S A A F. Il traverse l'Atlantique Sud et via l'Afrique Occidentale rejoint la Grande Bretagne. Là, il participe à divers exercices du Corps Expéditionnaire Américain en vue de préparer le débarquement sur les côtes Normandes.

Le 6 juin 1944, il franchit la Manche en direction du Cotentin en remorquant un planeur, au milieu de milliers d'autres avions participants au débarquement. Ce planeur est destiné à soutenir les divisions aéroportées larguées quelques minutes auparavant sur Ste Mère Eglise. Au cours de cette mission il essuie des tirs de la DCA ennemie. (Les impacts sont encore visibles aujourd'hui).

Pendant toute la bataille de Normandie, l'avion assure de nombreux vols de soutien logistique, à partir de bandes sommairement aménagées et retourne en Grande Bretagne avec des blessés.

Fin juillet 1944, il rejoint le nord de Rome via Gibraltar, le Maroc, l'Algérie, la Tunisie et la Sardaigne. Le 15 août 1944, c'est le débarquement de Provence.

Il remorque à nouveau un planeur sur le Muy aux environs de Draguignan. Le lendemain pour le compte des troupes aéroportées Anglo-Américaines, il effectue un parachutage d'armes et de munitions derrière les lignes ennemies.

De retour en Grande Bretagne, il est réengagé le 17 septembre 1944 dans l'opération « Market garden » où il largue des éléments de la 82<sup>ème</sup> Division Aéroportée Américaine. Le lendemain 18, il remorque un planeur, et le 20, il effectue des parachutages de soutien logistique.

Jusqu'à la victoire finale, Il continue à être utilisé dans ce type de missions.

Après la Seconde Guerre Mondiale, devenu sans emploi, il est réformé. Certains C-47 retourneront aux Etats Unis, d'autres seront tout simplement ferrailés. Le s/n 9172 est vendu à la société Scottish Airlines spécialisée dans la conversion de C-47 en DC-3 civils.

### **La vie civile et le blocus de Berlin**

Après la Seconde Guerre mondiale, le s/n 9172 transformé en DC-3 civil. Il est classé transport public sous l'énigmatique N°141.406 et dessert les Iles Britanniques avec l'immatriculation G-AGZF.

Réquisitionné par le gouvernement britannique, il sert à nouveau la liberté en effectuant plus de 50 missions pendant le Pont Aérien de Berlin au profit des habitants assiégés par le blocus Soviétique. Vers la fin des années 40, il est affrété par la Royal Air Force comme transport de troupes vers le Moyen Orient.

### **L'armée de l'air française**

Le 15 Octobre 1952, il est acheté par l'Armée de l'Air française et sera affecté au transport de passagers. Son aménagement intérieur fait qu'il sera souvent affecté dans des escadrons de transports VIP et en particulier au GLAM.

Il conservera le N° 141.406.

On le verra dans les unités suivantes :

Mai 1954 à août 1954 CIET 340 Immatriculation F-RAVT à Franczal

Août 1954 à décembre 1955 GLAM Immatriculation F-RAFC à Villacoublay

Mai 1956 à mars 1957 GLA 45 Immatriculation F-SCZX à Boufarik

Mars 1957 à octobre 1958 G/T 3/62 Immatriculation F-RASL du 3/62 Sahara à Alger

Octobre 1958 à novembre 1960 GLA 45 Immatriculation F-SCDA à Boufarik

Novembre 1960 à mai 1963 GLAM 1/60 Immatriculation F-RAFH à Villacoublay

Mars 1964 à fin 1966 GTLA 2/60 Immatriculation F-RAJN à Villacoublay

De nombreuses personnalités figureront au nombre de ses passagers, dont certains, illustres comme le Général De Gaulle, François Mitterrand, ministre de l'intérieur, Michel Debré et bien d'autres.

En 1972 l'Armée de l'Air réforme ses C-47, et le 141406 sera retiré comme les autres à Châteaudun.

La société Rousseau Aviation achète le " 406 ".

Immatriculé F-BRGN, il est en attente d'une révision générale par la Sté SASMAT à Tours.

Une fois révisé par la société SASMAT, il, est vendu au Ministère de la Coopération.

### **L'Afrique chez Bokassa**

L'avion est donné en 1974 à la République Centre Africaine.

Il deviendra l'avion personnel de l' "Empereur " Jean Bedel Bokassa et sera immatriculé TL-JBB, pour Jean Bedel Bokassa.

Lors des visites en meeting, nous avons eu des dizaines de fois la demande : "avez-vous trouvé des diamants cachés ?"

La réponse est hélas non !

Par contre, nous avons retrouvé des copies du carnet de vol d'un des pilotes qui a fait le vol d'essai après la GV chez Rousseau Aviation puis le convoyage de Dinard à Bangui !

Après la destitution de Bokassa, l'avion rejoint la compagnie Inter-RCA et dessert le réseau intérieur de Centre Afrique, avec l'immatriculation TL-AAX.

### **Cargo de nuit chez Transvalair**

De retour en France au début des années 80, il est racheté en 1983 par la société Transvalair, immatriculé F-GDPP. Il transporte du fret toutes les nuits entre CDG et Bruxelles pendant quatre ans pour le compte de DHL.

Entre des rotations cargo, il lui arrive de faire du parachutage ! Cette exploitation n'étant plus rentable, il est mis en vente en 1987.

Une offre d'achat arrive de Suisse dont l'administration ne se satisfait pas de ce N° inconnu du constructeur. Son vrai numéro de série constructeur (s/n 9172) est enfin retrouvé grâce à une association britannique de recherches historique aéronautiques. Après consultation, Douglas authentifie ce N° de série original désormais inscrit sur les documents officiels. Mais le client helvète ne donne pas suite.

En 1989, l'avion vit quelques transactions commerciales qui aboutissent à un quasi abandon sur le terrain de Caen-Carpique. L'ombre des démolisseurs se profile à l'horizon.

C'est alors que des passionnés professionnels de l'aviation décident de le sauver en 1989. Ils réunissent les fonds nécessaires à son achat et créent l'association FRANCE DC3, pour une nouvelle histoire !

### **France DC3 1ère époque**

La naissance de France DC3 :

L'Association est créée en 1991, avec pour but de faire voler un DC3.

Elle comprend en particulier Yves Tariel et particulièrement Gabriel Evêque, Commandant de Bord sur Airbus à Air Inter.

Après une inspection de l'avion à Caen en décembre 90, il est effectivement acheté par France DC3, avec l'appui de Transvalair auprès de l'organisme de crédit propriétaire. Après avoir subi un minimum d'interventions, le F GDPP a été convoyé vers la région parisienne, train sorti, faute d'avoir pu effectuer des essais au sol, et stationna quelques temps au Bourget, car rien n'était véritablement organisé.

Grâce au travail de Gabriel Evêque, Air Inter rentra dans le jeu ! Le service communication de la compagnie, avec le parrainage du Président Spinetta, valida le principe d'une participation de l'avion à la caravane du Tour de France des jeunes pilotes organisé par la FNA, Fédération Nationale Aéronautique.

Grâce encore à l'appui d'Air Inter, le CDN a pu être renouvelé, et remis en état de vol, le F GDPP repris l'air sous les couleurs de « L'Envolée Air Inter », formule adoptée par la Direction de la Communication de la Compagnie.

Gabriel Evêque devint rapidement Président de France DC3. Sur demande des services officiels, il organisa France DC3 en véritable compagnie aérienne, avec le large appui d'Air Inter, là encore. Le certificat de transport public et la licence d'exploitation ont été obtenus auprès du CSAM.

C'est ainsi qu'à côté des vols réalisés pour Air Inter dans la caravane du tour, France DC3 assura un ensemble de vols publics, avec vente de billets !

Pendant six ans sans une seule panne ni aucun retard cet avion effectue des vols à la demande à vocation touristique ainsi que de nombreux meetings aériens. Il est connu de la

France entière sous les couleurs de L'Envolée Air Inter et participe à tous les " Tour de France Aérien des Jeunes Pilotes". Des centaines de passagers auront l'occasion de l'apprécier.

En 1998, à la fusion d'Air Inter et d'Air France, dans le contexte de l'époque, le partenariat n'est pas poursuivi.

A la fin des années 90, les couleurs Air Inter ont disparu.

L'avion, classé transport public, était totalement supporté par Air Inter, et la continuation de l'activité semble impossible sans ce support. Après quelques mois, les responsables choisissent de vendre l'avion et de fait, l'association est mise en sommeil.

### **L'intermède Publi Air**

L'avion est racheté par la société Publi-Air, société belge, basée à Lavour, qui tente de l'exploiter en Transport public en France pour faire du charter touristique.. Au bout de deux ans d'exploitation plus ou moins chaotique, à la suite d'une panne de moteur il se pose sur l'aérodrome de Limoges en 2002.

L'avion est une nouvelle fois abandonné dans l'attente d'un nouveau moteur. Puis son propriétaire décide de le vendre. Un acquéreur étranger se montre intéressé.

### **France DC3 2ème époque**

Quelques rescapés de l'équipe fondatrice de FRANCE DC-3 se rassemblent pour essayer de sauver ce prestigieux vétéran et empêcher qu'il ne quitte la France. Devant l'indifférence des instances contactées, une seule solution, le racheter. Autour de Gabriel Evêque, ils se rassemblent pour constituer Dakota et Cie qui rachètera l'avion avec en particulier Yves Tariel, photographe et parachutiste professionnel.

L'avion est ensuite loué et exploité par France DC3 en 2003.

Face aux coûts d'exploitation et aux contraintes imposées par la réglementation, ils vont demander son classement en CNRAC (Avion de collection) permettant ainsi de continuer à présenter au public cet avion mythique, seul exemplaire en état de vol restant en France.

Ce sera le début d'une nouvelle histoire, démarrée par ce qu'on peut juger rétrospectivement, comme un coup de folie :

Acheter un avion pareil, n'ayant pas volé depuis près de deux ans, garé sur un parking extérieur, à Limoges, sans perspective d'abri hangar pour la suite, sans véritable équipe de mécaniciens ni de pilotes et encore moins de gestionnaire.

Quelques hommes se sont mobilisés.

Jean-Claude Ronsiaux, cadre technique d'Air France Industries entend parler de ce projet. Il vient de prendre sa retraite et part à l'aventure avec Gabriel et l'assistance de Georges Perez, spécialiste américain des vieux avions.

Ils remettent en état l'avion sur le parking en herbe de Limoges et Gabriel le ramène à Orly, en 2003.

Presque seul au début, Gabriel assisté par quelques pilotes, Philippe Fenot, qualifié DC3 et deux pilotes d'essais assurent quelques vols supportés par Jean-Claude Ronsiaux.

Il n'y a pas de hangar, pas d'équipe, l'aventure risque de se terminer rapidement.

Gabriel contacte le cabinet du Président Spinetta, Président d'Air France, qui a été sponsor de l'avion du temps d'Air Inter. Sylvie Horn, la chef de cabinet du Président contacte Air France Industries et c'est Jacques Lumbroso, Directeur Industriel Avion, responsable entre autres des hangars d'Orly et du Bourget qui reçoit Gabriel et Jean-Claude.

L'entretien restera dans les mémoires et le courant passe entre eux. Jacques est ingénieur aéronautique, pilote privé, passionné d'avions anciens et le DC3 a marqué son enfance !

L'affaire est faite et une solution trouvée au Bourget, dans un hangar vide en processus de restitution à ADP.

Jacques a mis le doigt dans l'engrenage et s'est fait rapidement happé par le DC3.

Il participe à quelques vols en tant que passager, retrouve les émotions, les odeurs, le bruit et les vibrations des avions de son enfance passée dans les vieilles machines de Royal Air Maroc, où son père était chef du personnel.

Gabriel le convainc de prendre en main l'association, il en devient vice président, puis de se qualifier sur DC3.

Gabriel le forme à partir de l'hiver 2006 et la QT est passée en septembre contrôlé par un pilote du pôle expertise PN de la DGAC.

Jacques Lumbroso, a reconstruit l'Association, définit sa stratégie, renforcé sa présence en France, en Europe et tissé les liens avec Air France Industries puis avec la compagnie pour aboutir au partenariat de soutien d'Air France. L'avion a arboré les couleurs d'Air France KLM à partir de 2006, puis celles d'Air France années 50.

L'équipe de mécaniciens s'est étoffée avec des retraités d'Air France Industries, ils sont 10 aujourd'hui.

Ils ont travaillé des milliers d'heures pour amener l'avion jusqu'à son haut niveau technique actuel.

Jacques a construit une unité d'entretien CNRAC, avec un manuel d'organisme d'entretien déposé à la DGAC et à l'OSAC. Des procédures de sécurité ont été développées, le tout permettant l'emport de 9 personnes à bord ; 2 pilotes, 1 mécanicien et 6 passagers.

Des hôtesses de l'air ont rejoint l'équipe et participent grandement à l'animation, ainsi que des experts moyens généraux, logistique, outillage et bâtiment donnant au tout l'image d'une petite compagnie aérienne.

En parallèle, l'avion avait été re certifié au largage en automatique de parachutiste avec le concours de la DGAC et du Centre d'essais en vol.

Un programme a été construit avec une prévision et un suivi de composition équipage et de prévision passagers. Depuis dix ans plus de 700 heures de vol ont été réalisées par l'avion et son équipage. Les escales touchées sont nombreuses : en Allemagne Francfort international, Hambourg international, Munich, Bitburg, Bonn Hangelar, en Hongrie Budapest Budaors et Tokol, au Pays Bas, Lelystad près Amsterdam, en Belgique Ursel, Kleine Brogel, Bruxelles Melsbroek Zaventem, Coxyde, Beauvechain, en Angleterre, Lee on Solent, en Espagne Barcelone-Sabadell, Saragosse, Madrid Cuadro Vientos, San Juan de la Arena Gijon, Burgos, Tenerife aux Canaries, au Portugal, Lisbonne International, Cascaïs, au Maroc, Tanger, Casablanca Mohammed V, Casablanca Anfa, Marrakech, Rabat Salé, au Sénégal, Dakar LS Senghor et Saint Louis du Sénégal.

En France, c'est le pays entier qui est sillonné pour des meetings, des parachutages civils et militaires, des opérations marketing Air France, des commémorations militaires :

Autour de Paris : Orly, Le Bourget, Toussus le Noble, Villacoublay, Etampes, Meaux, les Mureaux, Pontoise, Coulommiers, Montargis, les bases aériennes d'Evreux, d'Orléans Bricy, Saint Denis de l'Hôtel, Saint André de l'Eure, La Ferté Alais,

Dans l'Est : Epernay, les bases aériennes de Saint Dizier, de Reims, Chalons Ecury sur Coole, Chatillon sur Seine,

Dans le Nord, Lille, Lens Bénifontaine, la base aérienne de Cambrai, Amiens, Marville, Troyes

Dans le nord-ouest : Le Havre, Deauville, Cherbourg, Le Mans, Laval, Granville, Saint Briec, Morlaix, la bases aéronavale de Landivisau, Quimper Pluguffan, Vannes, Angers,

Dans le centre : la base aérienne de Tours, Poitiers, Châteauroux, Niort, Moulins, Saint Yan, Roanne, Limoges, Clermont Ferrand (AIA), Auxerre,

Dans le sud Ouest : Cahors, Bergerac, Biarritz, les bases aériennes de Mont de Marsan, Cazaux, Toulouse Blagnac, Toulouse Muret, Toulouse Francazal (base aérienne et Aérodrome civil), Gaillac, Albi, Pau, Lézignan, Pamiers, Montpellier,

Dans le centre est, Lyon Bron, Annecy, Chambéry,

Dans le sud est : Montélimar, les bases aériennes de Salon de Provence, du Luc, d'Hyères, Valréas, Marignane,

En Corse, Ajaccio, Figari

Ce sont aussi de nombreux contributeurs, qui ont aidé, facilité, supporté, à Air France, et en particulier Air France Industries, Aéroport de Paris et la DGAC, et tous les organisateurs de meeting, les producteurs de cinéma, les responsables militaires qui ont fait appel à l'avion. Tous ont été portés par l'incroyable volonté, la compétence des équipiers de l'Association, permettant, au-delà de la sauvegarde du patrimoine, de réaliser le rêve ultime de nos carrières d'aviateurs : faire voler un DC3.

France DC3, Mai 2017