

SOUVENIRS ET TÉMOIGNAGES...

Un vol météorologique

Dans le numéro précédent d'Arc En Ciel (AEC 173), Jean Caniot nous a relaté un vol météorologique à bord d'un DC3 immatriculé F.BEIG à partir de l'aéroport du Bourget le 24 novembre 1950. Aujourd'hui, il nous raconte ce qu'est devenu cet avion quelques trente années plus tard.

LA RÉDACTION

Le 24 juin 1936. Il en subsiste encore environ 400 dans le monde, surtout en Afrique. Celui-ci date de 1946. Sa longueur est de 19,64 m, son envergure de 28,95 m. Il pèse, à vide, 7,65 tonnes, peut transporter de 21 à 32 personnes et possède 2 moteurs qui développent au total 2 200 à 2 400 Ch. Son autonomie est de 3 420 km et son plafond de 7 010 m.

Le douanier ajoute : « Ce F BEIG a appartenu au Gouvernement Français. Vendu aux domaines, il a été racheté par un armateur nantais ». Ensuite, il referme le gros ouvrage qui comporte, dit-il, l'histoire de tous les avions qui circulent au monde, ouvre un registre et me dit : « Le F BEIG est arrivé ici avant-hier. Il transportait les membres de l'équipe de football de Nantes qui doit rencontrer prochainement celle de Lille ». Il se lève et dit : « Venez, je vous invite à visiter ce DC 3. Nous franchissons plusieurs « accès interdits », traversons l'espace désert qui mène à l'appareil et nous grimpons dedans. Je lui montre la place que nous occupions. Des fauteuils remplacent notre petite table. Bien entendu, il n'y a plus de trou dans le hublot. Soudain, la porte intérieure s'ouvre et un homme apparaît. Le douanier avance vers lui et lui dit : « Bonjour monsieur, je vous présente le pilote qui vous précédait ». L'homme me salue respectueusement. J'étais terrorisé par crainte qu'il ne me demande des conseils ! En réalité, nous avons échangé quelques banalités sur le temps, puis il s'est retiré dans son poste de pilotage !

Ensuite, avec le douanier, nous retraversons ce grand espace libre en bavardant.

Soudain, il me dit : « Si on arrosait cela ! » Je lui dit : « Oui, à condition que je ne rate pas mon vol pour Marseille ». « Ne craignez rien, dit-il, je serai tenu au courant ». Dans le bâtiment, nous descendons dans un sous-sol. L'une des pièces semble être un vestiaire pour le personnel. Il s'y dirige, ouvre une porte métallique. L'armoire regorge de bouteilles. « Que désirez-vous ? Vodka, whisky, porto, calvados ? » Un whisky me conviendra. Il ouvre alors une autre armoire pleine de bouteilles de whisky et me dit : « En ce moment, nous en confisquons beaucoup à l'arrivée des vols en provenance de Londres ! » Ensuite, le sympathique douanier me conduit à la salle d'embarquement car le départ lui a été annoncé.

Ce fut une journée bien commencée dont le récit vous intéressera, tout au moins je l'espère. Si parmi les lecteurs, quelqu'un a des nouvelles plus raïches du F BEIG, qu'il n'hésite pas à nous en parler ! »

JEAN CANIOT

Souvenir du Bourget dans les années 1950



Dans le courant des années 1950, des avions soviétiques du type « YAK 16 II » stationnent parfois au Bourget. Ces appareils, gardés en permanence par des hommes armés, sont peints en couleur sombre. Cette couleur leur permet d'être difficilement discernables lorsqu'ils sont au sol. D'ailleurs, avez-vous remarqué qu'au centre de la présente photo prise par Jean Caniot, un « YAK 16 II » s'apprête à quitter le terrain du Bourget ?

Le « YAK 16 II » était équipé de 2 moteurs de 700 ch. Sa vitesse était de 370 km/h à 2 250 mètres d'altitude, son autonomie de 800 km et son plafond de 7 750 mètres ; le premier vol d'un avion de ce type eut lieu en 1947.