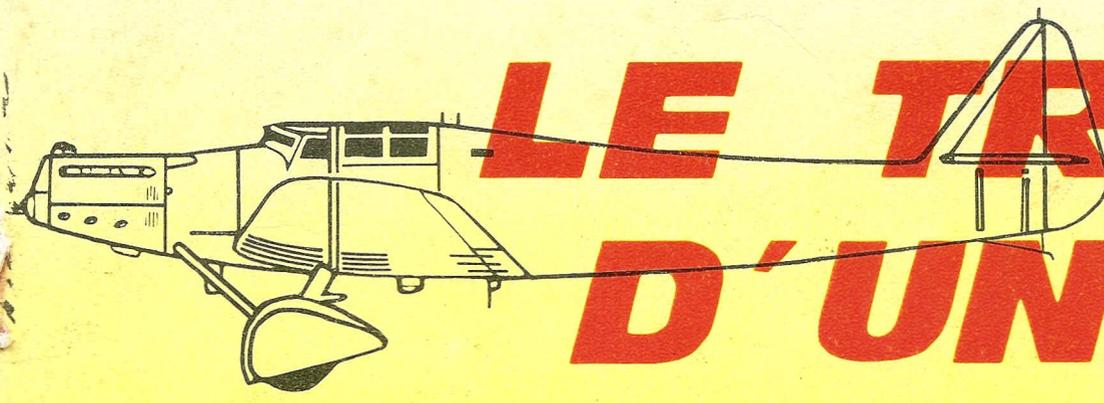


DOSJANE.F



LE TRAIT D'UNION



NOVEMBRE 1984 N° 98

Photographie de la Couverture: Peu de temps après sa remotorisation, le D.C. 8-72CF sérial 46043, F-RAFD, a été photographié par Christian VOLPATI sur l'aérodrome de Roissy - Charles de Gaulle en 1983. L'article sur les D.C. 8 de l'Armée de l'Air forme l'essentiel de ce numéro.

JOURNAL de la BRANCHE FRANÇAISE d'AIR BRITAIN

Le TRAIT d'UNION

SOMMAIRE du N° 98

	Page
LES D.C. 8 DE L'ARMÉE DE L'AIR	I
LE PREMIER D.C. 8 ET LA CRÉATION DE L'ET.03/060	2
LE D.C. 8 "SARIGUE"	6
LE PREMIER D.C. 8 62CF	9
LE CFM 56: DU PROJET A LA COMMERCIALISATION	9
DU D.C. 8 62CF AU D.C. 8 72CF	10
EN GUISE DE CONCLUSION	15
ESCADRON DE TRANSPORT 03/060 "ESTEREL"	16
CARACTÉRISTIQUES DES DIFFÉRENTES VERSIONS DES D.C. 8 A.A.	19
PLAN TROIS VUES	20
HISTORIQUE DES D.C. 8 MILITAIRES FRANÇAIS	23
CE QU'ILS ÉTAIENT ... CE QU'ILS SONT DEVENUS	30
LES D.C. 8 SÉRIE 70	33
ÉPAVES ET RELIQUES	35
REGISTRE	43
VISITES D'AÉRODROMES	49
LE SAUVETAGE DU "DELTAVIEX"	53
A UN AMI MARC SUAVET	55
PELE - MELE	56

RESPONSABLE de la PUBLICATION - TRESORIER - ABONNEMENTS

Jean DELMAS Résidence "Colbert" 107 Allée D.Casanova
93320 Les PAVILLONS sous BOIS FRANCE

RESPONSABLE du GROUPE de "RECHERCHES AVIATION FRANÇAISE"

Jean Pierre DUBOIS 28 bis Rue Trachel 06000 NICE
FRANCE

LES BONNES ADRESSES...



SERVICE INFORMATIONS



EN EXPLORANT
LES "BRIC
à BRAC"

PÊLE-MÊLE



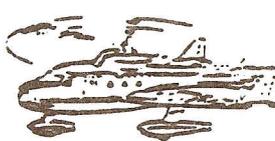
Petites Annonces

Jean DELMAS
Résidence "Colbert"
107 Allée D. Casanova
93320 Les PAVILLONS/BOIS
FRANCE



PUBLICATIONS
&
CORRECTIONS

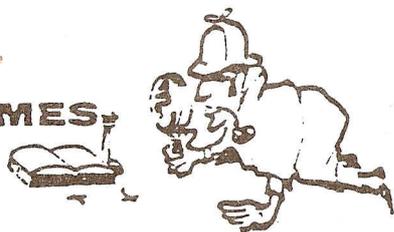
GRUPE de RECHERCHES
sur l'AVIATION FRANCAISE
(SERVICE INFORMATION AIR BRITAIN)



INSOLITE
Quelques
Points d'Histoire
en Suspens

Jean-Pierre DUBOIS
28 bis Rue Trachel
06000 NICE
FRANCE

VISITES
D'AERODROMES



Régis BIAUX
Appartement 52
Résidence "Les Acacias"
2F Rue Georges Hebert
76250 DEVILLE LES ROUEN
FRANCE

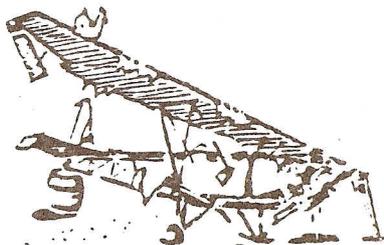
Alain GOSSET
24 Rue de Metz
76620 LE HAVRE
FRANCE

REGISTRE F



Bernard CHENEL
Route de SOYE
SAVIGNY EN PEPTAINE
18390 SAINT GERMAIN DU PUY
FRANCE

EPAVES
et RELIQUES



Patrick VINOT PREFONTAINE
15 Quai de Nice
45500 GIEN
FRANCE

Nous
avons lu
pour VOUS



Bernard UGAZIO
24 Rue du 8 Mai 1945
69500 BRON
FRANCE

DEPOT LEGAL : 4 ème TRIMESTRE 1984

IMPRIMERIE HUERMA : 12 RUE DE PALESTINE 75019 PARIS

LE RESPONSABLE DE LA PUBLICATION : J. DELMAS

COMMISSION PARITAIRE : N° 60622

TROIS MOTS D'HISTOIRE EN GUISE D'ADIEUX,

Il est rare qu'une numérotation de mise à jour de manuel d'exploitation atteigne la huitième centaine, c'est un hasard remarquable que pour les volumes 1 et 5 le Bulletin de Mise à Jour " d'auto-extinction " du manuel soit le numéro 800.

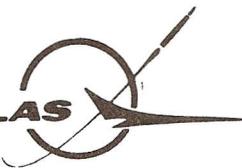
En fait cette numérotation correspondait à l'évolution du manuel d'origine édité pour l'arrivée du premier DC8 - 33 chez la T.A.I. le 3 juin 1960 et incluait les mises à jour du volume 4 publiant les limitations décollage et les consignes de ligne grandes pourvoyeuses de mises à jour.

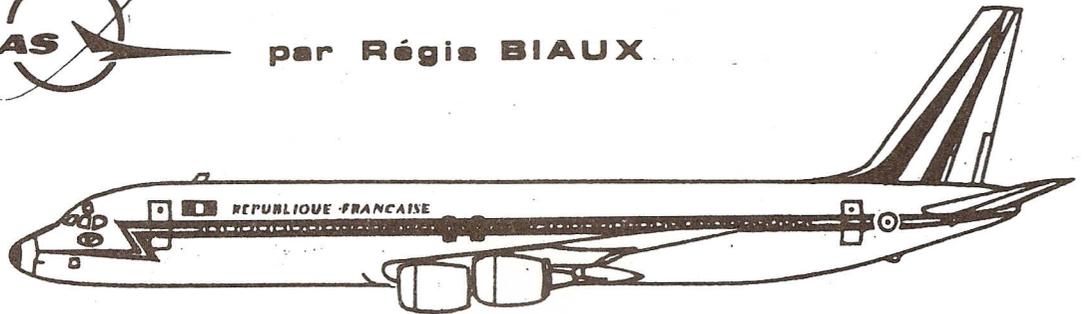
Les pages les plus anciennes encore en vigueur (une douzaine du descriptif carburant) sont datées de l'origine le 1er Juin 1960 sous entête de la T.A.I. Elles se sont donc avérées parfaites puisque inchangées en ce jour d'extinction du manuel.

L'avion qu'accompagnait ce manuel était le DC8-55F numéro de fuselage 238 et S/N 45819. Acheté neuf par la T.A.I., il fit son premier vol chez DOUGLAS le 16 septembre 1965 et fut exploité par T.A.I. puis UTA du 6 Novembre 1965 au 30 Juin 1972 sous l'immatriculation F-BNLD. Entre temps, lors de deux courtes périodes de location à Air Afrique, il fut immatriculé TU-TXG la première fois puis TU-TXK la seconde. Il reçut déjà l'immatriculation F-RAFC lors d'une location à l'Armée de l'Air en septembre 1966 jusqu'en février 1967 pour se retrouver à nouveau F-BNLD chez UTA. C'est en juin 1972 qu'il entreprit définitivement sa seconde vie au sein de l'Armée de l'Air en retrouvant le matricule F-RAFC.

* * * * *

Les DOUGLAS DC-8 de L'ARMÉE de L'AIR.

DOUGLAS  par Régis BIAUX



Avant-propos

Compte tenu de leur utilisation, il est bien difficile de dissocier l'histoire des DC-8 militaires de celle du Commandement du Transport Aérien Militaire (COTAM). En effet, les vols à longue distance ont, jusqu'au début des années 60, toujours posé à l'Armée de l'Air quelques problèmes pour assurer ses missions vers les territoires d'Afrique Noire, l'Indochine...et ceci, du fait qu'elle ne disposait pas d'appareils propres pour la réalisation de ces vols long-courriers.

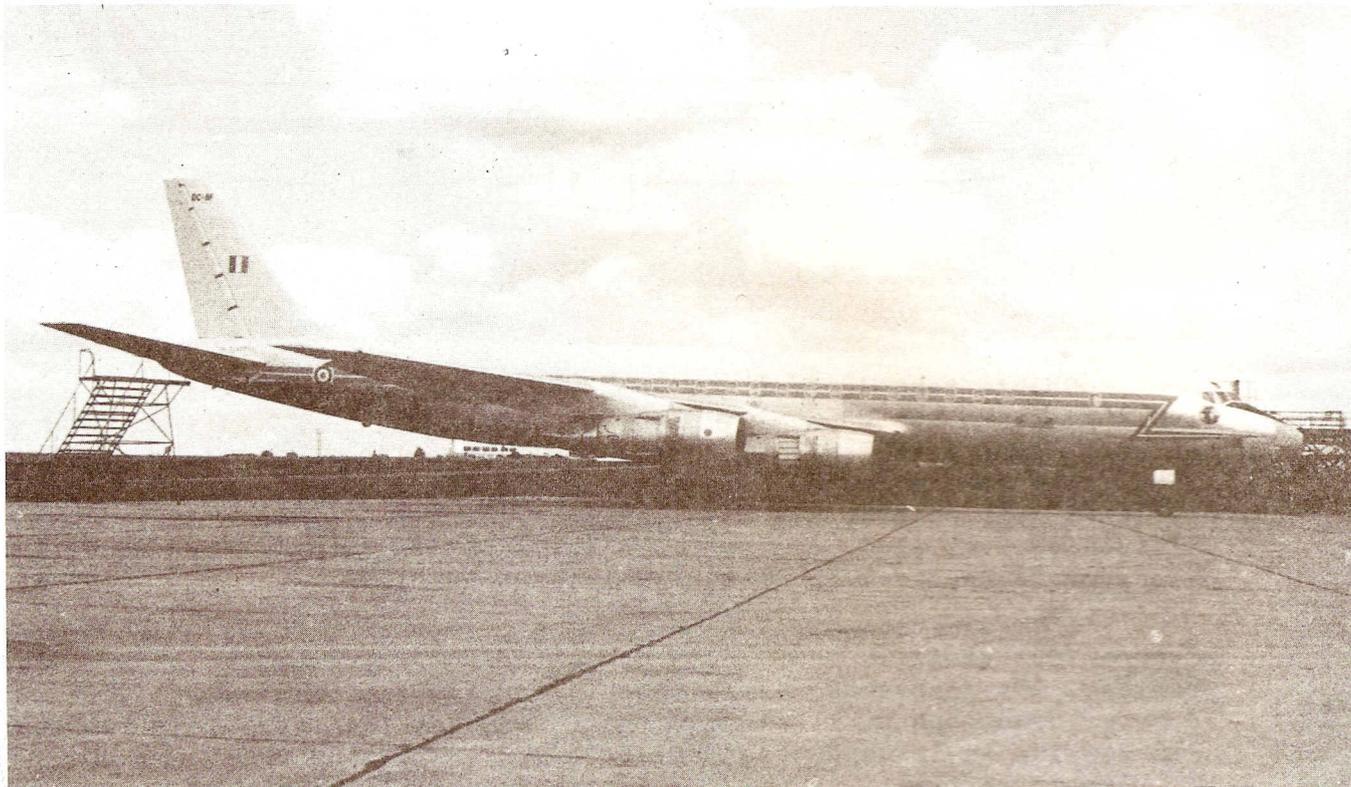
L'acquisition par l'Armée de l'Air d'un premier Douglas DC-6B en octobre 1961 (voir TU n°65) puis de quatre autres résoudra en partie ce problème. Les nombreuses péripéties (guerres d'Indochine et d'Algérie) et réorganisations de l'Armée de l'Air passées, les impératifs opérationnels dévolus au transport aérien militaire sont moins nombreux, aussi le COTAM entre t-il dans une ère de relative stabilité.

Avec l'ouverture en 1964 du Centre d'Essais du Pacifique (CEP), l'Armée de l'Air se trouve à nouveau devant le problème de la desserte des centres très éloignés de la métropole. Outre un achat supplémentaire de DC-6B, l'Armée de l'Air opte pour l'acquisition d'un quadriréacteur long-courrier Douglas DC-8.

C'est en effet à cette époque que les premiers jets (B.707 et DC-8) font une arrivée en force. Ces appareils transforment radicalement les conditions du transport aérien grâce à leurs caractéristiques et performances révolutionnaires: 130 passagers plus 5 tonnes de fret au lieu de 60 passagers et 1,5 tonne pour un rayon d'action de 8000 km contre 5000 en général. Le choix du DC-8 fut quelque peu dicté par une décision du Général de Gaulle qui estimait qu'il ne coûterait pas plus cher à l'Armée de l'Air de posséder son propre appareil pour les missions de transports spéciaux et les voyages présidentiels plutôt que de louer un avion auprès des compagnies aériennes civiles.

Voici donc le début de l'histoire des Douglas DC-8 sous les cocardes françaises, ces avions ayant encore une longue carrière au sein de l'Armée de l'Air, encore que, de plus en plus notre Président de la République se déplace en Airbus d'Air France, et que plusieurs sénateurs soient partisans pour l'utilisation par nos Armées d'Airbus A.300, A.310, voire même peut-être du futur long-courrier européen qui pourrait être le projet Airbus TA-11, plutôt que d'utilise des appareils de conception américaine...

Destiné au Groupe de Liaisons Aériennes Ministérielles (GLAM) en complément des Douglas DC-6B, le premier Douglas DC-8 est acquis, pour le compte de l'Armée de l'Air, par la compagnie UTA auprès des U.S.A par le marché N° 65.70112 du 20 mars 1965. Ce DC-8-55F c/n 45820 construit dans les usines Douglas de Long-Beach est livré directement au Bourget le 31 décembre 1965 et provisoirement immatriculé F-BLXX pour les besoins du convoyage. Immatriculé F-RAFA (ancien code affecté au Douglas DC-4 c/n 49148) dès le 1er janvier 1966, l'appareil est pris en compte par l'Armée de l'Air le 30 janvier et affecté à l'escadron 01/060 du GLAM, c'est ce qui provoquera la confusion qui subsiste encore de nos jours en parlant des DC-8 du GLAM, seul le F-RAFA fut utilisé par le GLAM.



Photographié au Bourget le 25 juillet 1966 par Jean Delmas, le F-RAFA nous présente le premier type de décoration. On notera le drapeau sur l'empennage et l'insigne du GLAM sous le cockpit.

En ce début d'année 1966, outre le DC-8, le GLAM se dote de nouveaux matériels comme le Mystère 20, le Cessna 411. Dès le mois de mars 1966, le F-RAFA effectue sa première liaison vers le Pacifique puis un tour du monde présidentiel avec le Général de Gaulle en août de la même année.

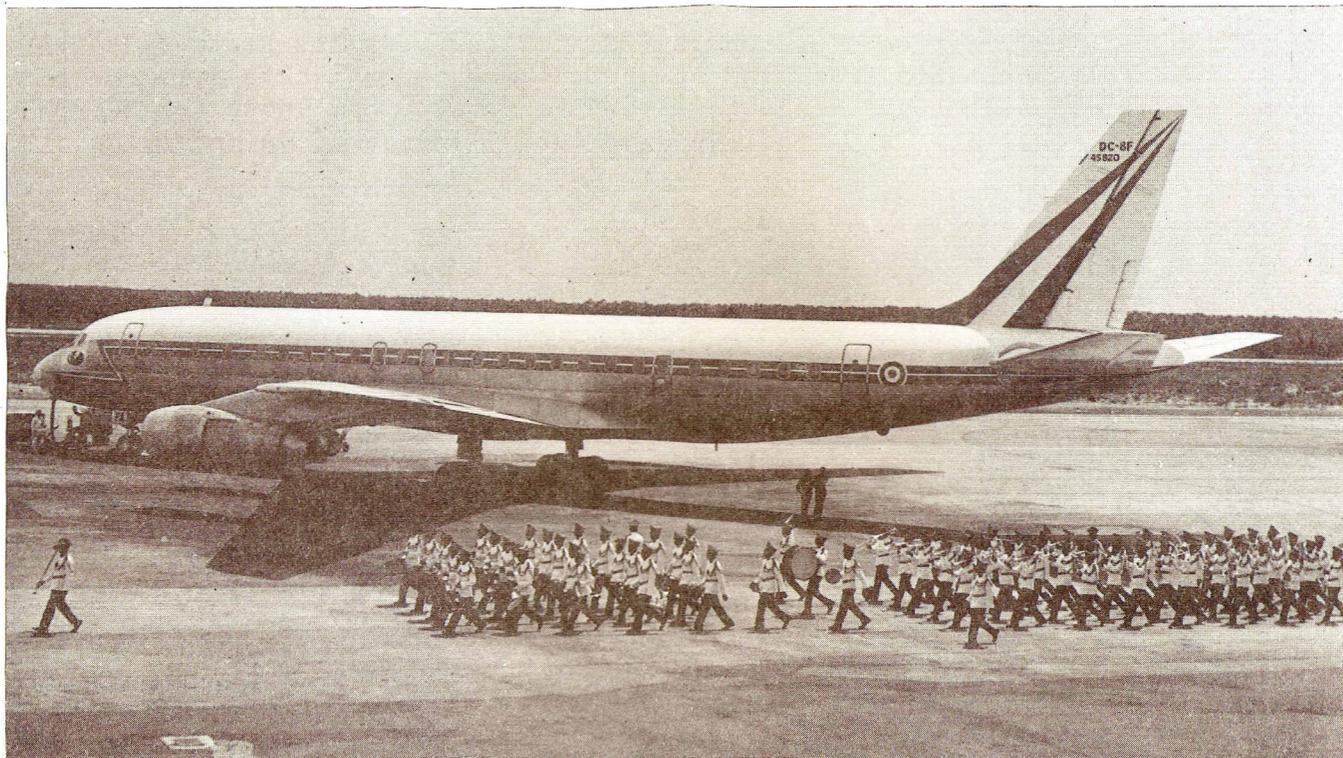
En deux ans, cet appareil effectue 7000 heures de vol confirmant ainsi le besoin pour l'Armée de l'Air de posséder son propre avion.

L'accident du DC-6B c/n 43748 F-RAFB survenu le 9 mars 1968 à la Réunion entraîne une réorganisation du GLAM et la création, le 1er mai 1965, d'un nouvel escadron de transport à longues distances: l'ET.03/060 "Estérel".

Cette création d'escadron doté d'un seul appareil, fait tout au moins inhabituel dans l'organisation de l'Armée de l'Air, amène l'anecdote suivante:

"Lorsque le Général Gazzano avait proposé au Général Prayer, alors Major Général, la création d'un escadron pour le seul DC-8 existant, le Général Prayer avait d'abord cru à une plaisanterie. Il n'accepta finalement que quand on lui eut démontré que cet escadron à un seul avion comprendrait plus de navigants qu'un escadron de chasse..." *

C'est en mai 1968 et tout naturellement sur la base aérienne 107 de Villacoublay que s'installe le nouvel escadron, le Commandant Cazaméa se voyant confier le premier commandement de celui-ci. L'avion et les moyens techniques sont, quant à eux, stationnés sur la plate-forme du Bourget où les services de l'U.T.A assurent la mise en oeuvre conformément aux contrats passés avec la DIRCEN (Direction des Centres d'Expérimentations Nucléaires) et l'Armée de l'Air. La longueur de la piste de Villacoublay étant incompatible avec la distance nécessaire au décollage du DC-8 en pleine charge impose également l'implantation au Bourget.



Le DC-8-55F c/n 45820 F-RAFA, vu ici à Abidjan et photographié par Roger Caratini, nous montre le nouveau décor adopté lors de la création de l'ET.03/060 "Estérel" (nouveau drapeau d'empennage et insigne de l'ET.03/060)

Dès sa création, quatre types de missions sont dévolues à l'escadron "Estérel". Tout d'abord, la principale reste la mission France - Polynésie pour le compte de la DIRCEN. Viennent ensuite les missions au profit des Armées -coordonnées par le Bureau des Transports Maritimes, Aériens et de Surface (BTMAS)- avec les transports de fret ou de militaires et de leurs familles vers les différentes régions du monde où la France est présente. Conjointement avec d'autres appareils du COTAM, certaines opérations à caractère militaire entrent également dans ce cadre d'application, c'est à dire qu'elles comportent l'une ou plusieurs des trois types de missions suivantes: aérotransport de troupes, opérations aéroportées, ravitaillement par air d'unités engagées. La troisième mission est liée au transport à longue distance des hauts responsables du pays (Président de la République, Premier Ministre, Ministre des Armées). Quant à la quatrième mission, celle-ci est composée de vols d'entraînement, mais aussi de déplacements

* "Histoire du Transport Aérien Militaire Français" par le Général Raymond Barthélémy.

à caractère humanitaire (rapatriement de blessés, assistance aux populations locales lors de catastrophes...). Pour accomplir toutes ces missions, l'unité dispose initialement de 100 personnes dont environ 25 pilotes, 12 radio-navigateurs, 12 mécaniciens, 22 stewards, le reste étant constitué par du personnel au sol.

Les liaisons avec l'Afrique Noire n'ayant jamais cessé, le F-RAFA effectuant, quant à lui, principalement les vols long-courriers vers le Pacifique et les vols présidentiels, les autres missions doivent être assurées par les DC-6B. Il apparaît très rapidement un besoin supplémentaire en avions modernes et rapides pour mener à bien toutes les missions attribuées à l'Estérel. Conscients de ce besoin, l'Etat-Major de l'Armée de l'Air et la DIRCEN décident d'acquérir sans tarder un second DC-8.

RENFORT EN DC-8

Le 2 mai 1968 est passé auprès de l'U.T.A le marché N°68.71039 en vue de l'acquisition d'un nouveau DC-8. C'est vers les Etats-Unis que se tourne la compagnie française et en mai 1969, elle achète à la compagnie américaine Seaboard World un DC-8-55F. Ce DC-8 c/n 45692 (ex N801SW) arrive en France dès le 5 avril 1969 portant l'indicatif de convoyage, F-BOLI.★



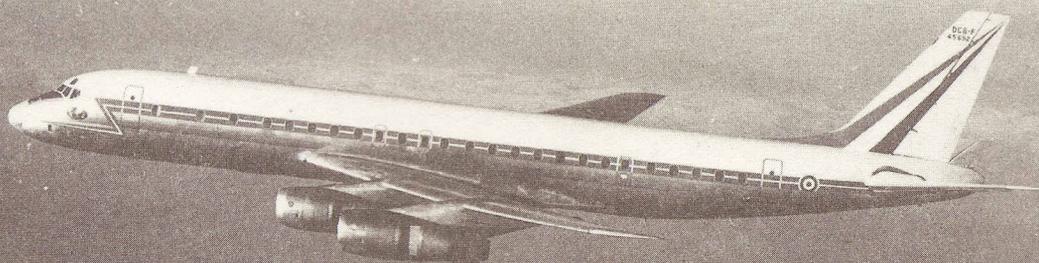
Epoque transitoire où le DC-8-55F c/n 45692 F-RAFB cotoie, outre un DC-8 de l'U.T.A, des DC-6 de Trans-Union et d'Aéromaritime... Photographie prise au Bourget en 1970 par Jean Delmas.

Dès son arrivée au Bourget, l'U.T.A effectue la mise au standard de l'Armée de l'Air, c'est à dire qu'il reçoit un aménagement mixte (passagers/cargo) compatible avec les missions à effectuer. Pris en compte le 31 juillet 1969, alors qu'il possède déjà 21212 heures de vol effectuées sous pavillon commercial, le F-RAFB est remis aussitôt à l'escadron ET.03/060 "Estérel" qui l'affecte aux liaisons longues distances, tant vers les pays francophones d'Afrique que vers la Guyane, la Réunion, Djibouti...

★ Il subsiste un doute quant au marquage réel de l'indicatif F-BOLI sur le DC-8-55F c/n 45692. Par contre, le matricule F-BOLI sera porté officiellement par le DC-8-55F c/n 45734 durant sa carrière à l'U.T.A.



Douglas DC-8-55F F-RAFB. Comme sur beaucoup d'avions civils, le report des deux dernières lettres de l'indicatif est effectué sur les trappes de train avant. Photographie Régis Biaux prise à Roissy le 26 décembre 1980.



Le F-RAFB en vol quelque part dans le monde... Cliché ECPA N°F7053 R4.
Collection Jean Delmas.

Les deux DC-8 permettent ainsi au COTAM de satisfaire un peu plus ses besoins en présentant des qualités de services comparables avec celles que l'on trouve auprès des compagnies aériennes civiles. Au début des années 70, les deux appareils de l'ET.03/060 commencent à supplanter les DC-6B sur les vols long-courriers.

Les campagnes nucléaires dans le Pacifique nécessitent également des rotations de plus en plus fréquentes avec la métropole et ceci, afin d'acheminer un important matériel sur place. Nous citerons en exemple les 27 atterrissages effectués sur l'atoll d'Hoa pour les besoins de la campagne d'essais de 1970. Ces 27 rotations réalisées entre Le Bourget et Hoa représentent, à elles seules, plus de 1000 heures de vol et plus de 16000 kilomètres à chaque rotation. En 1970, les dessertes de Dakar et de Libreville sont accomplies en DC-8 en remplacement du DC-6. En 1971, c'est au tour de Fort-Lamy (devenu N'Djamena) de recevoir les DC-8 de l'Estérel.

L'utilisation des quadriréacteurs s'intensifie au point qu'un troisième appareil de type DC-8 soit commandé auprès de l'U.T.A. Cette fois, celle-ci accepte de vendre, à l'Armée de l'Air, son DC-8-55F c/n 45819 F-BNLD. Après la traditionnelle mise au standard, le F-BNLD perd son matricule civil au profit de l'indicatif militaire F-RAFC avant d'être affecté, le 30 juin 1972, à l'ET.03/060 et ce, principalement pour le compte des Armées.

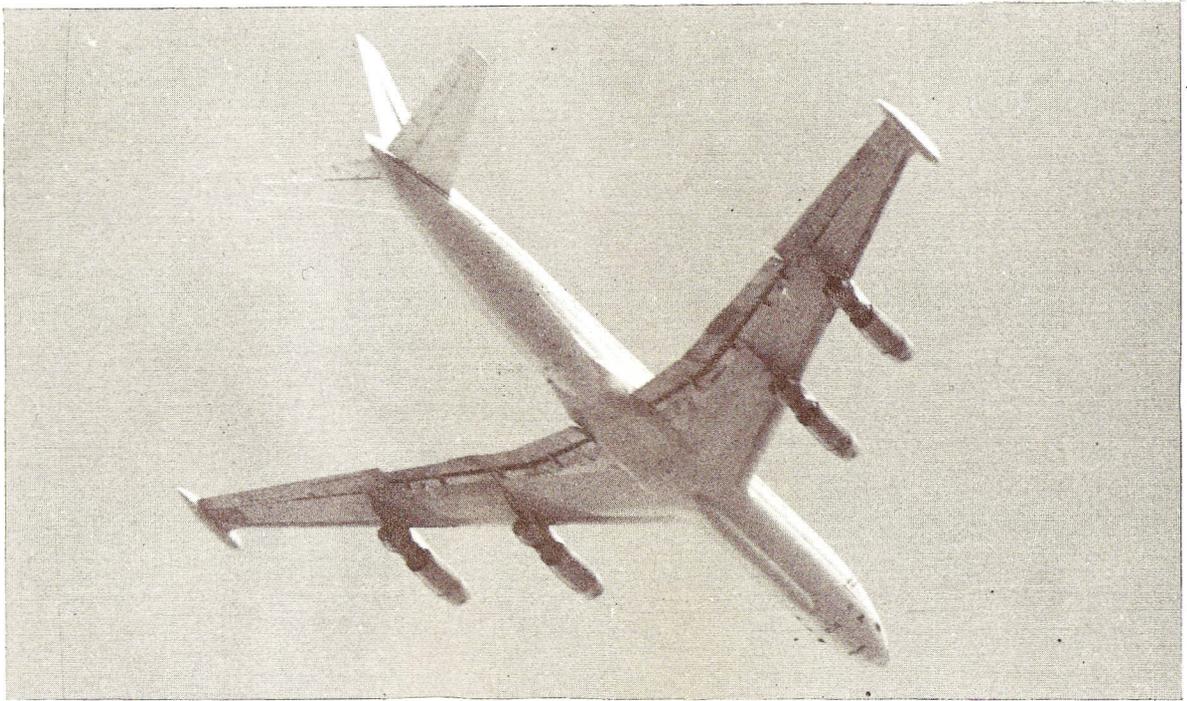


De retour de mission, le DC-8-55F c/n 45819 F-RAFC regagne les hangars U.T.A de Roissy. Photographie Christian Volpati.

LE DC-8 "SARIGUE"

La modernisation des systèmes d'armes, l'entrée de l'électronique dans la "guerre moderne" amène l'Etat-Major de l'Armée de l'Air à choisir le Douglas DC-8 comme base de développement de nouveaux systèmes de détection et de recueil d'information embarqués. Ce quatrième DC-8 est une nouvelle fois acheté auprès de l'U.T.A par le marché N° 73.71138 du 17 décembre 1973.

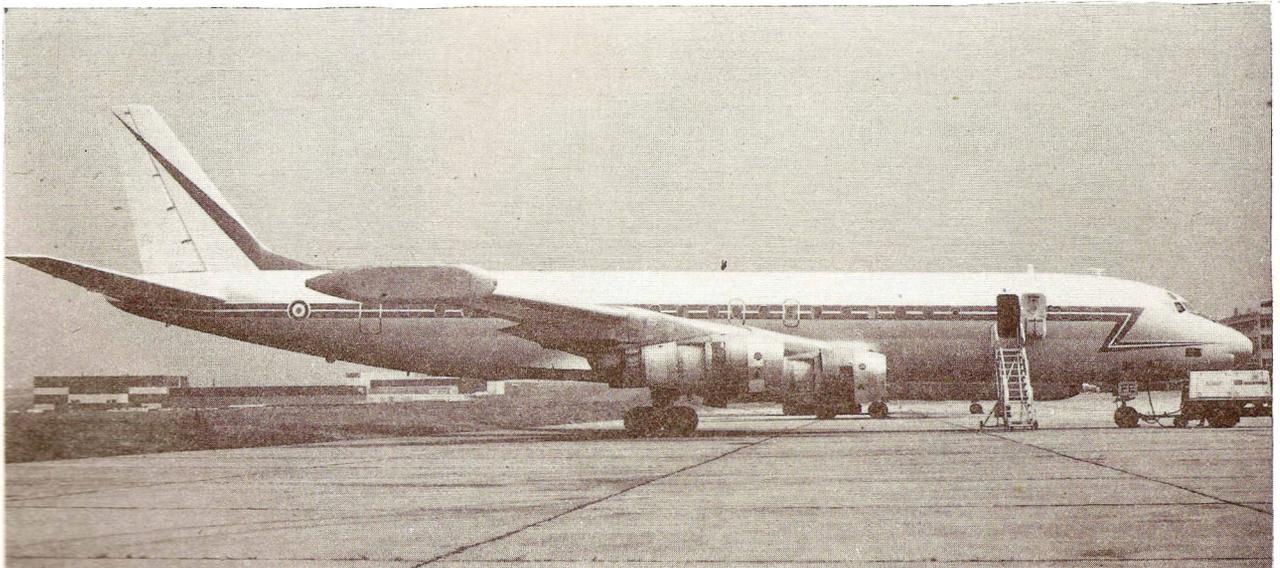
Il s'agit de l'ancien DC-8-33 c/n 45570 F-BIUZ mis en service par la compagnie T.A.I en février 1961, et incorporé dans la flotte de l'U.T.A lors de la fusion des compagnies U.A.T et T.A.I.



Cette photographie du F-RAFE prise par Francis Bergèse met en évidence les carénages installés en bout de chaque aile, ainsi que celui sous le fuselage avant, et renfermant les appareillages de contre-mesures électroniques.

Toutes les modifications et transformations de ce DC-8 "Spécial" seront suivies par le C.E.V qui lui attribue de ce fait l'indicatif F-ZARK à la fin de l'année 1973. Plusieurs mois seront nécessaires pour la mise au point des systèmes avant que l'appareil ne soit pris en compte par l'Armée de l'Air, ce qui sera effectif le 15 juillet 1976.

L'utilisation très spéciale de cet appareil impose la création, le 1er avril 1976 à Brétigny, de l'Escadron Electronique 51 "Aubrac". Ce dernier se déplace le 12 décembre 1977 vers Evreux, emmenant avec lui le F-RAFE, seul avion composant la flotte de cette unité à savoir le DC-8-33 "SARIGUE" (Système Aéroporté de Recueil des Informations de Guerre Electronique).



Autre cliché du DC-8-33 F-RAFE pris au Bourget nous permettant de voir des différences dans la décoration par rapport aux avions de l'Estérel. (Absence d'insigne, de drapeau d'empennage...). Photo Christian Volpati.

En 1974, avec l'ouverture de l'Aéroport Charles de Gaulle, l'U.T.A déplace toute son activité commerciale et une partie de ses services techniques vers Roissy. A partir du 28 mars 1974, les avions de l'escadron "Estérel" font également mouvement vers Roissy. Les besoins de la DIRCEN ne cessant de croître, les trois DC-8 affectés aux vols long-courriers ne suffisent pas, d'autant que le retrait des DC-6B du service actif est proche. L'Armée de l'Air, une nouvelle fois, se tourne vers l'U.T.A en vue d'acquérir un DC-8 "allongé".

Par soucis de standardisation des flottes, un accord est passé entre la compagnie finlandaise Finnair et l'U.T.A pour un échange de DC-8 série 60. En effet, l'arrivée des DC-10-30 au sein de la flotte Finnair diminue le rôle de ses DC-8-62CF du fait de la capacité des soutes du triréacteur, avantage appréciable, notamment sur les vols de l'Atlantique Nord. Aussi, la plus grande capacité d'accueil du DC-8-62 par rapport au DC-8-62CF permet de diminuer le prix de revient passager/kilomètre, surtout lorsqu'il s'agit de vols charters.

Le 25 septembre 1975, Finnair accepte d'effectuer une vente-échange avec la compagnie U.T.A, pour le DC-8-62CF c/n 46043 immatriculé OH-LFV. En retour, l'U.T.A livre à la Finnair le DC-8-62 c/n 45987 F-BOLG qui deviendra OH-LFZ après incorporation dans la flotte de la compagnie finlandaise. Livré au Bourget le 29 septembre 1975, le DC-8-62CF OH-LFV voit son matricule finlandais supprimé le 20 octobre 1975, date officielle de la vente à l'U.T.A.

A la suite de la mise au standard, le DC-8-62CF c/n 46043 est réceptionné et pris en compte par l'Armée de l'Air le 26 janvier 1976. Son indicatif militaire devient F-RAFD et il est aussitôt affecté à l'ET.03/060 "Estérel".

Au début des années 80, la flotte des DC-8 du COTAM se compose donc de quatre appareils, trois DC-8-55F et un DC-8-62CF. Par soucis d'uniformisation et de standardisation, mais aussi d'économie d'énergie, le DC-8-33 "Sarigue" F-RAFE est modifié en version 53 par U.T.A-Industries. Les anciens Pratt and Whitney JT4A sont ainsi remplacés par des réacteurs "Turbofans" JT3D à double flux moins gourmands. A l'issue de cette transformation, le F-RAFE effectuée au Bourget, le 3 avril 1980, le deuxième "premier vol" de sa carrière.

A cette époque, les perspectives commerciales du programme franco-américain CFM 56 commencent à percer sensiblement avec la possible remotorisation des Boeing 707, C et KC-135, Boeing 737, mais aussi des Douglas DC-8 série 60. Qui plus est, l'ombre de la FAR.36 (document relatif aux normes de bruit tant lors des survols, atterrissages ou décollages et dont les mesures seront appliquées dès 1985, touchant ainsi la première génération jets...) se profile à l'horizon, laissant entrevoir un possible rajeunissement de certains avions pénalisés par des réacteurs trop bruyants.

LE CFM 56 : DU PROJET A LA COMMERCIALISATION.

Dès la fin des années 60, General Electric et Snecma commencent des études de marché pour une nouvelle génération de moteurs. La finalité de ces études amène les deux motoristes aux mêmes conclusions, à savoir, qu'il existe ou existera, dans un avenir plus ou moins proche, un important besoin de moteurs de la classe des 10 tonnes de poussée et dont l'abaissement substantiel de la consommation des moteurs constitue un atout majeur. En décembre 1971, Snecma et General Electric s'associent pour développer ensemble ce moteur défini sous la désignation CFM 56. Le premier CFM 56 tourne sur un banc d'essais de General Electric à Evendale le 20 juin 1974.

Plusieurs campagnes d'essais en vol sont effectuées, tant aux Etats-Unis qu'en France. Dans chaque cas, la configuration et l'usage de ce moteur étaient différents, donnant lieu à une gamme d'essais qu'aucun autre réacteur n'avait jamais connu à ce jour. C'est ainsi, que l'un des deux cargos militaires américains Mc Donnell Douglas YC-15 fut équipé d'un CFM 56 afin de démontrer la compatibilité et les avantages du nouveau réacteur sur ce type d'appareil.

En France, le banc d'essais volant utilisé sera la bonne "vieille" Caravelle 3 n°195 (F-ZACF). Avec le CFM 56 installé sur Caravelle, c'est la première fois qu'un réacteur à haute dilution est essayé en vol avec une éjection flux primaire et secondaire confluents, donc mélangés en amont de la tuyère. Les premiers essais sont effectués à partir du 17 mars 1977. Pour le CFM 56 installé en position droite, l'équipement d'essai permet de recueillir plus de 350 paramètres et de simuler les prélèvements d'air sur certains étages du compresseur HP. Le réacteur gauche d'origine, un Roll-Royce Avon, quant à lui, assure les servitudes propres à l'avion lui-même.

Pour finaliser la phase des essais en vol, Boeing équipe complètement un Boeing 707 de quatre réacteurs CFM 56

Au début de l'année 1979, la remotorisation des DC-8 série 60 est décidée par Mc Donnell Douglas. Afin de concrétiser le projet, l'avionneur américain crée en collaboration avec CFM International (General Electric/Snecma) la société Cammacorp, société qui s'installe à Los Angeles. En mars 1979, et à la demande de plusieurs grandes compagnies américaines, United, Delta, Flying Tiger, Capitol, la société Cammacorp étudie le projet en détail, de même que sa commercialisation.

Le 8 novembre 1979, le CFM 56 reçoit conjointement sa certification américaine et française. Compte-tenu de l'excellent comportement des moteurs en essais, des nombreux avantages de la remotorisation (abaissement du niveau sonore et de la consommation, de l'accroissement de la charge marchande, de l'altitude de croisière et de l'autonomie...) les commandes affluent auprès de Cammacorp. Au cours de l'année 1980, déjà plus de 60 commandes fermes émanent de compagnies américaines, tandis qu'à elle seule, la compagnie United Airlines décide de remotoriser 30 DC-8-61. De plus, la décision prise par l'U.S Air Force de remotoriser avec des CFM 56 un grand nombre de ses ravitailleurs KC-135 permet ainsi de lancer la fabrication en série de ce moteur.

C'est au centre M.D.Douglas de Tulsa (Oklahoma) que Douglas et la Cammacorp implantent l'atelier de transformation des avions. Le premier arrivé, en l'occurrence le DC-8-61 c/n 45997 (N8093U) de United, sert de prototype et c'est le 15 août 1981 qu'il fait son premier vol avant d'entamer le programme d'essais en vue de la certification. Celle-ci est délivrée par la F.A.A en avril 1982.

Mais l'Armée de l'Air ne reste pas insensible à ces projets et dès l'automne 1980, elle prend l'option d'équiper son DC-8-62CF de CFM 56 tout en envisageant le remplacement de deux DC-8-55F par deux autres DC-8-62CF qui seraient eux aussi remotorisés. A cette même époque, elle envisage également d'équiper du CFM 56 les 11 ravitailleurs C-135F des Forces Aériennes Stratégiques. C'est Boeing qui s'occupera de modifier les C-135F, quant aux DC-8, c'est à U.T.A Industries que revient la charge de remotoriser les appareils avec toutes les modifications nécessaires à cette transformation.

DU DC-8-62CF AU DC-8-72CF

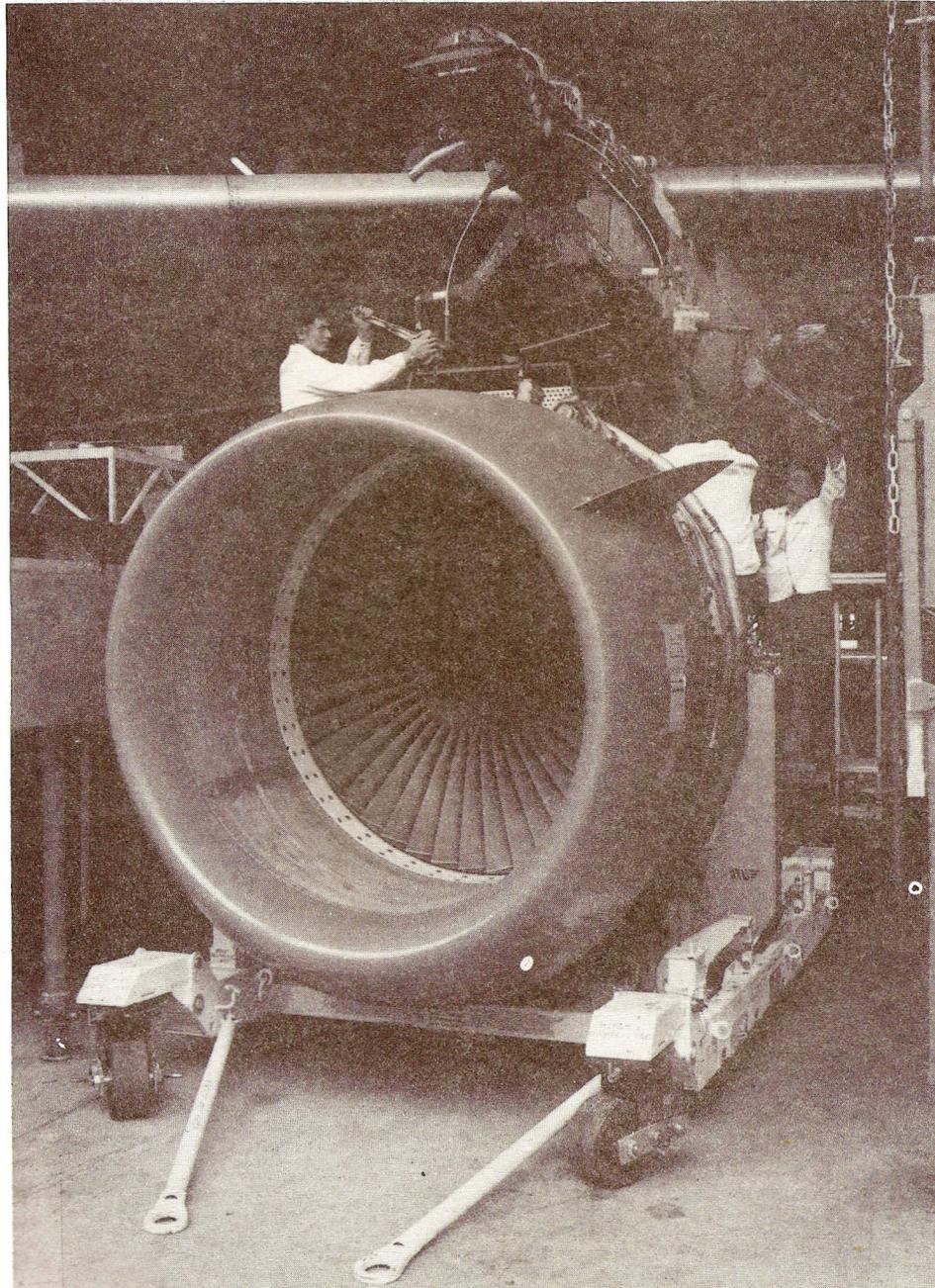
C'est une nouvelle fois vers la Finnair que se tourne l'Armée de l'Air, par l'intermédiaire de l'U.T.A, pour négocier l'achat des deux nouveaux DC-8-62CF, d'autant que la compagnie finlandaise poursuit la standardisation de sa flotte.

Le premier DC-8 est vendu à l'U.T.A le 14 janvier 1981 et livré dès le lendemain. Le DC-8-62CF c/n 46130 OH-LFY voit son matricule supprimé au bénéfice de l'indicatif militaire F-RAFF, et à l'issue de la mise au standard Armée de l'Air, il est affecté à l'ET.03/060 "Estérel" peu de temps après sa prise en compte effective au 26 mai 1981. Le 23 novembre de la même année, le deuxième DC-8-62CF c/n 46013 OH-LFR est vendu à l'U.T.A avant d'être livré au Bourget le 27 novembre 1981 avec à son actif 41496 heures effectuées en service commercial.

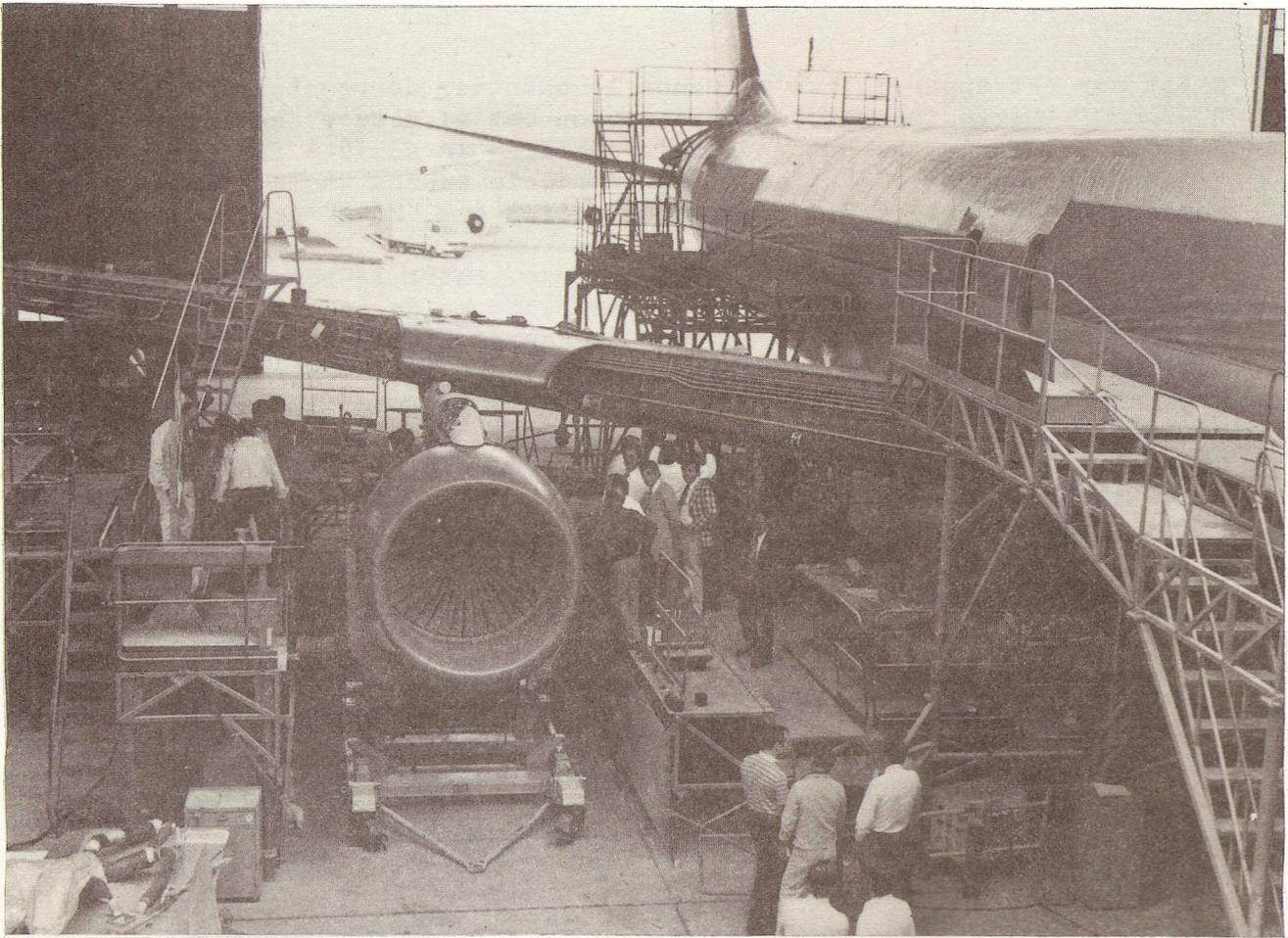
C'est sur cet appareil que commence le chantier de remotorisation des DC-8-62CF. Cette importante modification est effectuée dans les ateliers d'U.T.A Industries au Bourget. Le travail de la société française consiste à installer sur ce DC-8, les éléments acquis auprès de la Cammacorp, société responsable de la commercialisation des "kits" de transformation CFM 56.

Cette transformation implique donc, outre le remplacement des réacteurs Pratt and Whitney JT3D-3B de 8.165 kg de poussée par des CFM 56 de 10 tonnes de poussée, le montage de nouveaux pylones supports des moteurs du fait du plus grand diamètre de ceux-ci, les trains d'atterrissage n'étant pas modifiés, de nouvelles attaches sous la voilure et la modification en conséquence de tous les systèmes annexes et associés comme les commandes moteurs, les circuits carburant, les indicateurs, l'installation d'un A.P.U Garrett...

Pour mener à bien cette transformation, U.T.A Industries réalise divers outillages spécifiques pour l'installation des pylones sur la voilure, jouant ainsi le rôle de la firme américaine Cammacorp auprès des compagnies aériennes.



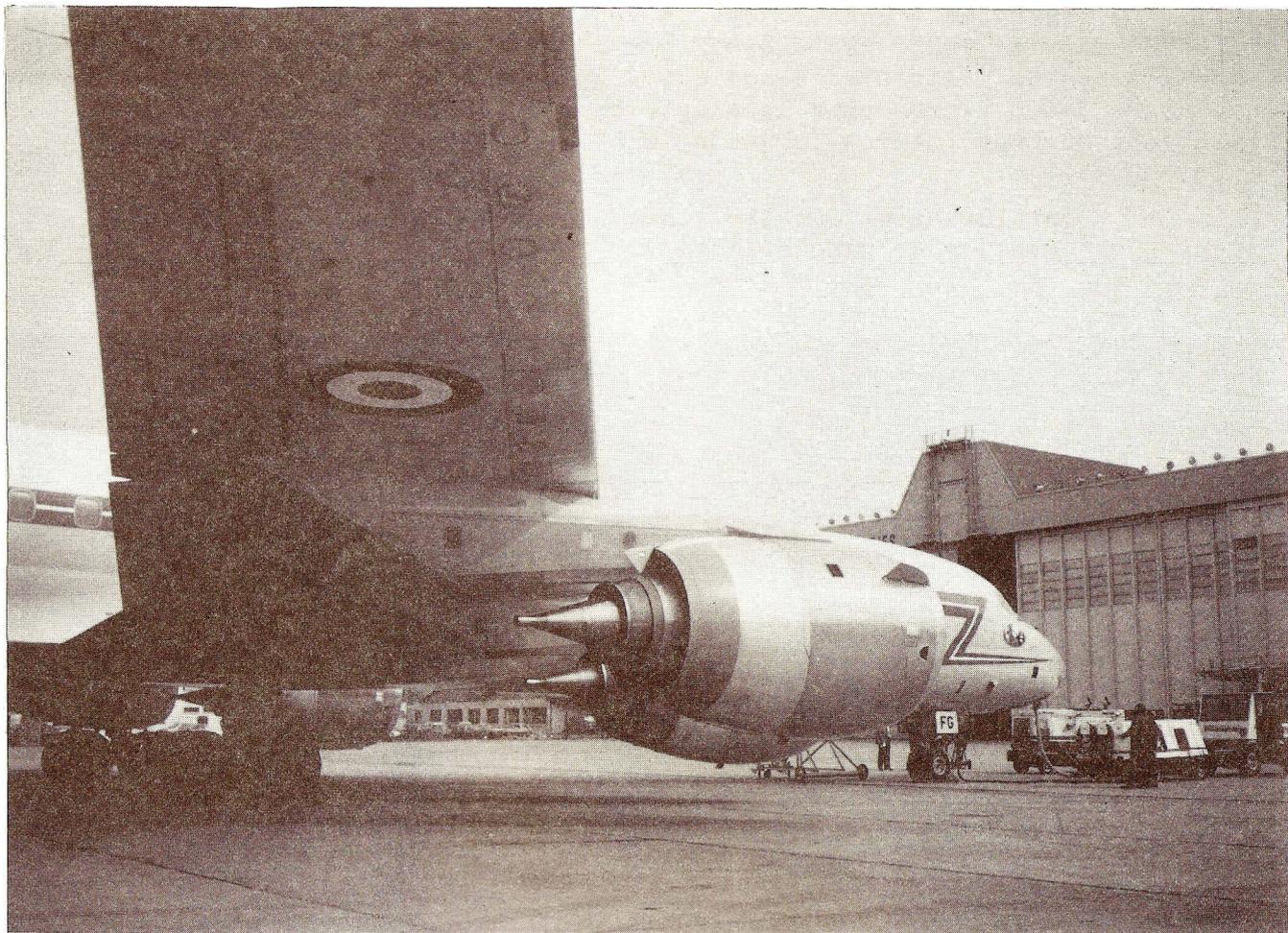
Manoeuvre délicate d'accrochage d'un CFM 56 sous le nouveau pylone. Photographie prise par J.C Lombard (U.T.A) lors du premier chantier de remotorisation des DC-8.



Une nouvelle étape est franchie avec l'installation du premier réacteur CFM 56. Photographie prise au Bourget par J.C Lombard (U.T.A)



Une sortie des hangars U.T.A Industries du premier DC-8-72CF c/n 46013 F-RAFG photographiée au Bourget le 30 juillet 1982 par Jean Delmas.



Gros plan sur les nouveaux pylones et moteurs du F-RAFG. A noter, la cocarde tricolore sous l'aile... Photographie Snecma / collection Jean Delmas.

Un peu plus de six mois sont nécessaires pour réaliser cette transformation. Le DC-8-72CF (désignation du DC-8-62CF remotorisé...) c/n 46013 reçoit l'indicatif militaire F-RAFG et effectue sa sortie des hangars U.T.A le 12 juillet 1982 avant d'entamer les premiers points fixes des moteurs. Le premier vol "FG" a lieu le 10 août 1982 et à la suite de celui-ci les vols sont suivis par le Centre d'Essais en Vol en vue de l'obtention de la certification française avant la remise de l'appareil à l'Armée de l'Air. Le F-RAFG est pris en compte le 26 août 1982 et est affecté peu de temps après à l'ET.03/060 "Estérel".

C'est sur Paris - Djibouti les 21 et 22 octobre 1982 que le premier DC-8-72CF militaire effectue une liaison "commerciale" au profit du COTAM. L'équipement du DC-8 avec quatre CFM 56 améliore sensiblement les performances de l'appareil, et ceci a été démontré avec brio dans la nuit du 15 au 16 décembre 1982 lors d'un vol sans escale Paris-Charles de Gaulle - St Denis de la Réunion. Le F-RAFG décolle de Paris avec 9 tonnes de matériel à bord avant de se poser 11 heures plus tard à St Denis après avoir franchi les 10.000 kilomètres séparant ces deux villes. L'économie de carburant ainsi réalisée grâce aux CFM 56 permet au DC-8-72CF de transporter plus de 15 tonnes sur près de 10.000 kilomètres, soit des distances de 15% plus longues que celles que permettaient de couvrir les DC-8-62CF.

Le "FG" subit ensuite une période de six mois d'exploitation intensive avec les dessertes régulières de toutes les escales habituelles en Afrique, puis dans le secteur Antilles-Guyane avant de commencer, à la fin mai 1983, les vols "cargo" vers la Polynésie. Plus de 1000 heures sont ainsi réalisées, ce qui représente une économie de 800 tonnes de carburant par rapport à l'utilisation d'un Douglas DC-8-62CF sur ces trajets.

En début d'année 1983, la vente d'un DC-8-55F est décidée. Le 15 janvier 1983, le DC-8-55F c/n 45692 F-RAFB est rayé des registres de l'Armée de l'Air avec à son actif 55389 heures de vol effectuées dont plus de 34000 heures pour le compte de l'ET.03/060 "Estérel". Il est revendu au Gouvernement Togolais le 21 mars 1983 et reçoit l'immatriculation 5V-TAF.

Parallèlement à cette vente, le DC-8-62CF c/n 46043 F-RAFD entre en chantier de remotorisation.



Peu de temps après sa remise en service au sein de l'Estérel, le DC-8-72CF c/n 46043 F-RAFD photographié à Roissy par Christian Volpati en septembre 1983. On pourra se reporter à la couverture de ce numéro pour retrouver le même cliché, mais cette fois, un peu plus coloré...

La remise à l'Armée de l'Air, le 9 mai 1983, de son deuxième DC-8-72CF donne lieu à une cérémonie officielle au Bourget en présence des responsables de l'U.T.A, de CFM International, du S.T.P.A, du Général Commandant le COTAM...

A partir du mois de juin 1983, les deux DC-8-72CF sont affectés à 100% à la DIRCEN qui assure ainsi toutes ses missions polynésiennes au moyen de ces appareils aménagés en configuration mixte (128 sièges plus une palette de deux tonnes de matériel). Ainsi, et grâce aux performances de l'appareil, les vols France - Polynésie ne comportent plus qu'une seule escale, à savoir, Los Angeles pour les vols passagers et Pointe à Pitre pour les vols "cargo" alors qu'auparavant il fallait compter une escale technique supplémentaire, soit Montréal pour la ligne "Pax", soit Los Angeles pour la ligne fret.

Un détail d'importance est à mettre également à l'actif des DC-8-62 ou 72. En effet, ces appareils sont équipés de trois centrales inertielles améliorant sensiblement la navigation par rapport au DC-8-55F qui lui, ne possède que deux centrales inertielles et un radar Doppler.

Ce handicap implique un rôle primordial et essentiel du navigateur qui effectue, ainsi périodiquement durant le vol, des contrôles au sextant de navigation astronomique.

Quelques mois après la mise en service du F-RAFD, le troisième DC-8-62CF de l'Armée de l'Air est confié à l'U.T.A pour remotorisation. Le DC-8-62CF c/n 46130 F-RAFF entre en chantier de modification au Bourget en octobre 1983 pour en ressortir en mars 1984. Le 72CF "FF" réalise son premier vol CFM 56 le 4 avril avant d'être remis à l'Armée de l'Air le 6 avril 1984 et de rejoindre l'Escadron "Estérel".



Vu et photographié au Bourget en juillet 1983 par Jacques Guillem, le DC-8-62CF c/n 46130 F-RAFF va bientôt troquer ses vieux réacteurs P&W JT3D-3B pour quatre nouveaux CFM 56-2.

EN GUISE DE CONCLUSION...

L'Armée de l'Air qui était déjà le plus gros utilisateur de DC-8 "militaires" au monde devient à présent, avec ses trois DC-8-72CF, le premier et le seul utilisateur de DC-8 remotorisés et immatriculés en Europe; bien que depuis peu, German Cargo ayant pris la décision de se doter de quatre DC-8-73F va de ce fait rejoindre les Ailes Françaises dans le clan des utilisateurs de DC-8 série 70.

Depuis 18 ans, des DC-8 portent les cocardes tricolores dans le monde entier. L'arrivée des DC-8-72CF revalorise ainsi cette flotte de transport unique au monde, et au-delà des 128.000 heures de vol effectuées par cinq avions, nul doute que les trois derniers arrivés voleront encore à l'aube de l'an 2000.



escadron de transport 03/060 esterel

LE PERSONNEL

L'ET.03/060 est une unité du Commandement du Transport Aérien Militaire. Bien que la vocation première de l'Estérel soit le transport à longue distance, assimilable au travail d'une compagnie aérienne civile, il n'en demeure pas moins qu'il possède une organisation classique d'un escadron de transport.

L'escadron "Estérel" comprend environ 180 personnes dont, 40 pilotes, 20 mécaniciens-navigants, 12 radio-navigateurs, 30 mécaniciens sécurité-cabine, une quarantaine d'aides sécurité-cabine constitués par des appelés volontaires et sélectionnés pendant la durée légale de leur service national. A cela, il faut ajouter le personnel au sol installé dans les locaux de l'escadron à Villacoublay, tout comme le chef de l'hôtellerie qui tient une place d'importance au sein de l'escadron car il ne faut pas oublier que le service à bord est identique à celui d'une ligne commerciale. De même, il est intéressant de signaler qu'à l'occasion de vols passagers, une convoyeuse de l'air, affectée au COTAM, assure le bien-être des passagers durant le vol.

Tous les pilotes, mécaniciens, navigateurs sont issus du transport et même si beaucoup de candidats se bousculent pour entrer à l'Estérel, cette affectation n'est en aucun cas l'aboutissement d'une carrière et ils retrouveront très certainement, après un passage de quatre à six ans au sein de l'ET.03/060; les C.160 Transall, Nord 262, DHC.6, MS.760 ... des autres unités du COTAM.

Les vols sont organisés en fonction des besoins et le chef des opérations est responsable de la composition des équipages. En effet, l'Estérel ne possède pas d'équipages constitués. Les pilotes effectuent en moyenne 550 heures de vol par an, les mécaniciens navigants 700 heures et 650 heures pour le personnel de sécurité-cabine. A l'instar des grandes compagnies aérienne civiles, 40% des heures de vol de l'ET.03.060 sont réalisées la nuit. L'exécution de missions très longues posent divers problèmes comme la fatigue ou les longues absences. Il faut dire que les navigants de l'Estérel sont absents de leur foyer, ou de l'escadron, environ 130 jours par an...

A lui seul, l'ET.03/060 réalise 9000 heures de vol par an, ce qui représente 8% de l'activité aérienne du COTAM, tandis que la DIRCEN absorbe 50% de ce potentiel d'heures de vol. Au 30 septembre 1984, l'Estérel avait accompli 127.770 heures de vol depuis sa création en 1968.

Quant à la formation de base ou spécifique des navigants sur DC-8, c'est l'U.T.A qui en avait la charge jusqu'à la fin de l'année 1983. A présent, cette formation est prise en compte complètement par l'Armée de l'Air, tout comme le seront en 1985 les stages de recyclage destinés au personnel navigant de cabine.

Ont commandé l'Estérel: Pierre Cazaméa (1968), Gérard Baratte (1971), Pierre Decaillet (1975), Guy Clairefond (1977), Daniel Foucher (1978), Perret (1981), Lauras (1983), mais depuis le 18 septembre 1984, le Lieutenant-Colonel Pertuiset assure le commandement de l'ET.03/060.

LES MISSIONS

Comme nous l'avons vu tout au long de l'historique des DC-8 militaires quatre missions principales sont dévolues à l'ET.03/060 "Estérel" à savoir:

- les voyages présidentiels (avec aménagement spécial d'un DC-8 grâce à l'utilisation de modules...)

- les vols au bénéfice de la DIRCEN
- les vols au profit des Armées
- les vols d'entraînement

Pour ce faire, l'escadron "Estérel" dispose fin 84 de cinq DC-8; les DC-8-55F (F-RAFA, F-RAFC) et les DC-8-72CF (F-RAFD, F-RAFF, F-RAFG). En temps de crise ou lors de situations particulières, l'ET.03/060 a pour mission première de participer en priorité et dans des délais très courts au déploiement des armées et d'en assurer le soutien logistique par la voie aérienne.

C'est ainsi que l'on peut noter quelques faits marquants et notamment; lors de l'opération "Bonite-Léopard" en mai 1978, trois DC-8 de l'Estérel prennent part au transport du 2ème R.E.P de Solenzara à Kinshasa avant que ce dernier ne soit parachuté sur Kolwezi au moyen de Transall; mais aussi au Liban en 1983, sans oublier l'opération "Manta" avec les relèves des troupes à Bangui, N'Djaména... Parmi les situations particulières, il est bon de mentionner également les actions humanitaires telles que la récupération de réfugiés vietnamiens (souvent des enfants...), la participation à la mission "Sahel 84" avec le transport de 300 tonnes de céréales vers N'Djaména, Bamako, Niamey...

Cette unité du COTAM à structure civile fut aussi d'une grande utilité à la compagnie aérienne U.T.A en 1979 lors de l'interdiction de vol des DC-10, interdiction consécutive à l'accident le 25 mai 1979 d'un DC-10-10 d'American Airlines décollant de Chicago (N110AA c/n 46510). Grâce à l'escadron "Estérel", la compagnie française a pu poursuivre une desserte France - Polynésie par l'est, malgré un changement de route. Les avions de l'ET.03/060 ont ainsi réalisé du 9 au 18 juin 1979, 73 heures de vol au profit de l'U.T.A sur la ligne Paris-Montréal-Los Angeles-Papeete et retour.

La ligne France - Polynésie, surnommée "La Cotam", est assurée deux fois par semaine en été (de juin à septembre) et une fois par semaine durant le reste de l'année, quant à la desserte "cargo" vers la Guyane, aux vols vers Djibouti ou la Réunion, les fréquences sont également hebdomadaires.

Ainsi les territoires d'outre-mer ou les bases françaises de l'Océan Indien ou Pacifique ne sont qu'à quelques heures de DC-8 de la France et ce, grâce aux DC-8 de l'ET.03/060 "Estérel".



En vol, le premier DC-8-72CF de l'Armée de l'Air (F-RAFG c/n 46013).
Photographie CEV / Snecma. Collection Jean Delmas.



Sur les parkings de Roissy, les DC-8-55F c/n 45692 F-RAFB et c/n 45819 F-RAFC respectivement à droite et à gauche. Photographie prise le 25 septembre 1981 par Jean Delmas.

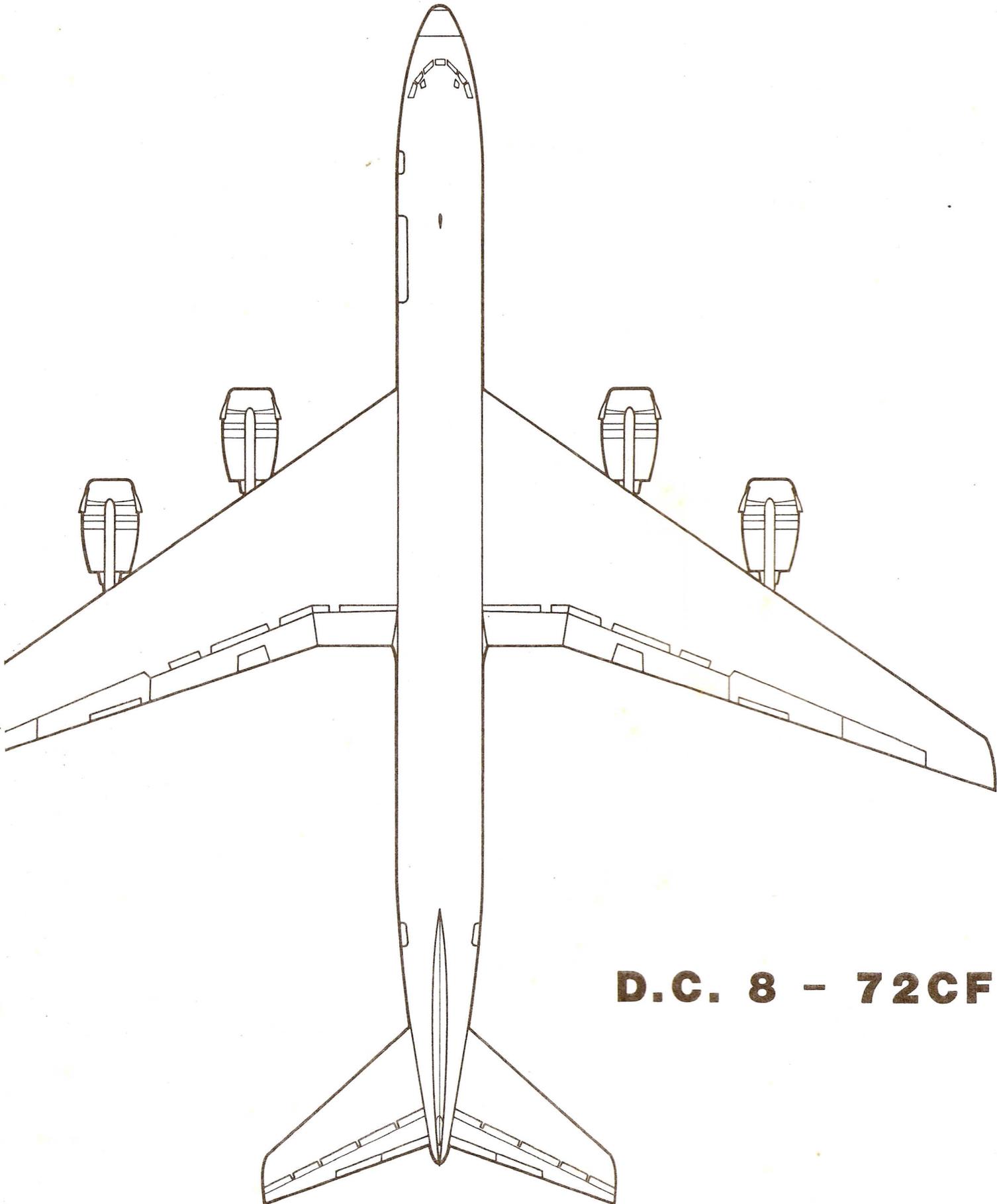


Fait assez exceptionnel, trois DC-8 de l'ET.03/060 stationnés devant les hangars de l'U.T.A au Bourget. Photographie X. Collection Jean Delmas.

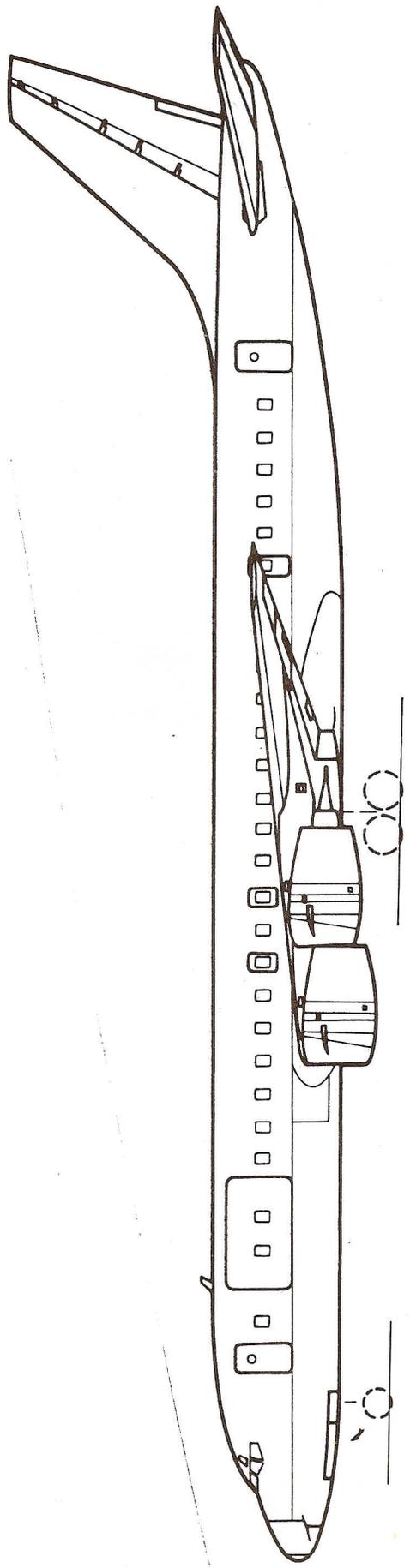
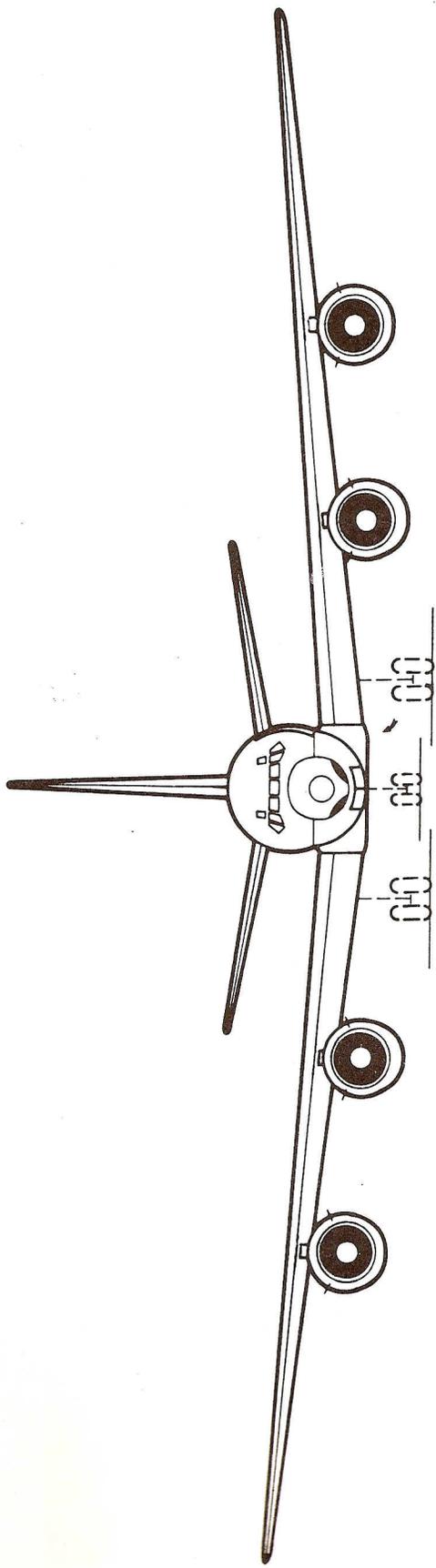
**TABEAU COMPARATIF DES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES
ET PERFORMANCES DES DIFFERENTES VERSIONS DE
DC-8 UTILISES PAR L'ARMEE DE L'AIR.**

	DC-8-33	DC-8-55F	DC-8-62CF	DC-8-72CF
Envergure	43,41 m	43,41 m	45,24 m	45,24 m
Longueur	45,87 m	45,87 m	47,98 m	47,98 m.
Hauteur	13,21 m	13,21 m	13,23 m	13,23 m
Surface alaire	257,435 m ²	267,841 m ²	271,928 m ²	271,928 m ²
Poids à vide	60.781 kg	63.500 kg	69.000 kg	69.100 kg
Poids maxi sans carburant		101.600 kg	104.300 kg	104.300 kg
Charge marchande	19.552 kg	37.100 kg	35.300 kg	35.200 kg
Poids maxi au décollage	140.614 kg	147.400 kg	152.000 kg	152.000 kg
Poids maxi à l'atterrissage		108.900 kg	113.400 kg	113.400 kg
Propulseurs	P&W JT4A	P&W JT3D (Short Duct)	P&W JT3D-3B (Long Duct)	CFM 56-2
Puissance	7.600 kg/p	8.100 kg/p	8.165 kg/p	9.970 kg/p
Vitesse maxi	946 km/h	954 km/h	945 km/h	965 km/h
Vitesse de croisière	805 km/h	860 km/h	860 km/h	860 km/h
Altitude de croisière		11.700 m	11.700 m	11.700 m
Autonomie	8.700 km	11.500 km	12.000 km	13.100 km
Capacité carburant		91.250 l	91.800 l	91.803 l
Aménagement * version "cargo"		11 palettes + 9 "Pax" (Y)		11 palettes + 24 "Pax" (Y)
* version "Pax"		8(F)&138(Y) ou 20(F)&114(Y)		20(F)&118(Y) 8(F)&154(Y)
(F) 1ère classe et (Y) classe économique				

Note : Les caractéristiques et performances données ici pour la version "33" proviennent de documents Douglas couvrant l'ensemble des versions DC-8-30. Il est donc fort possible que certains chiffres ne correspondent pas tout à fait avec ceux du DC-8-33 F-RAFE et ne sont donnés qu'à titre indicatif.



D.C. 8 - 72CF





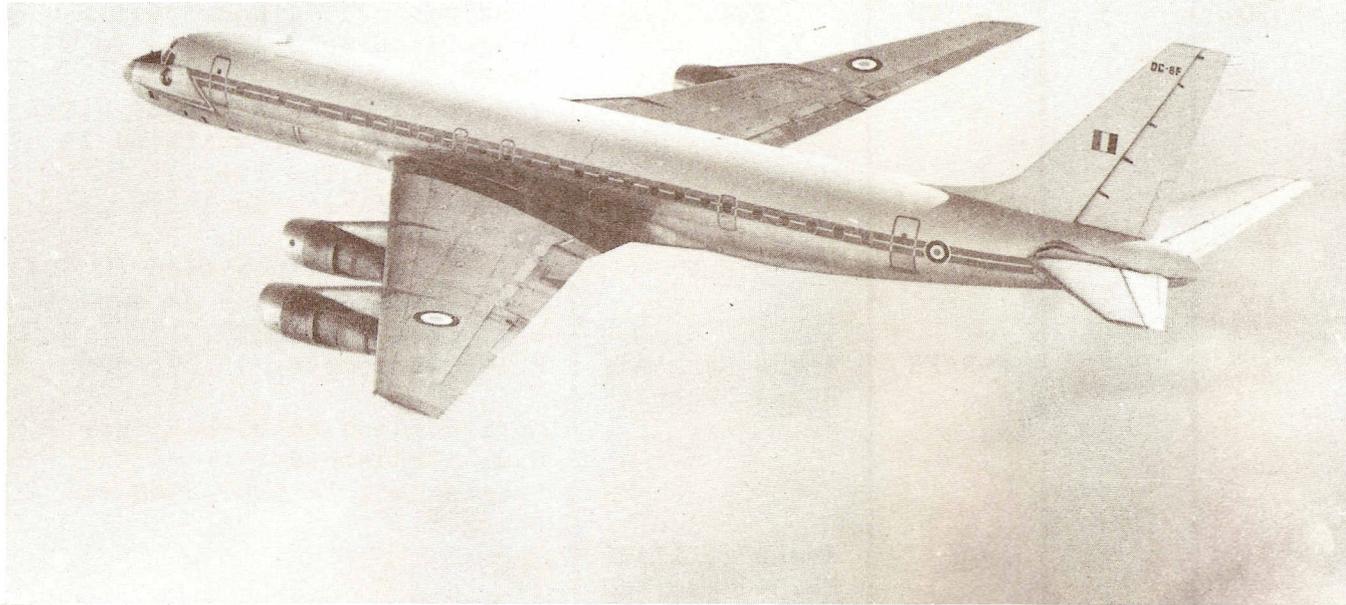
Peu de temps après sa prise en compte par l'Armée de l'Air, le DC-8-33 "SARIGUE" F-RAFE est vu ici au Bourget durant le mois d'Août 1976. Photographie Jean Delmas.



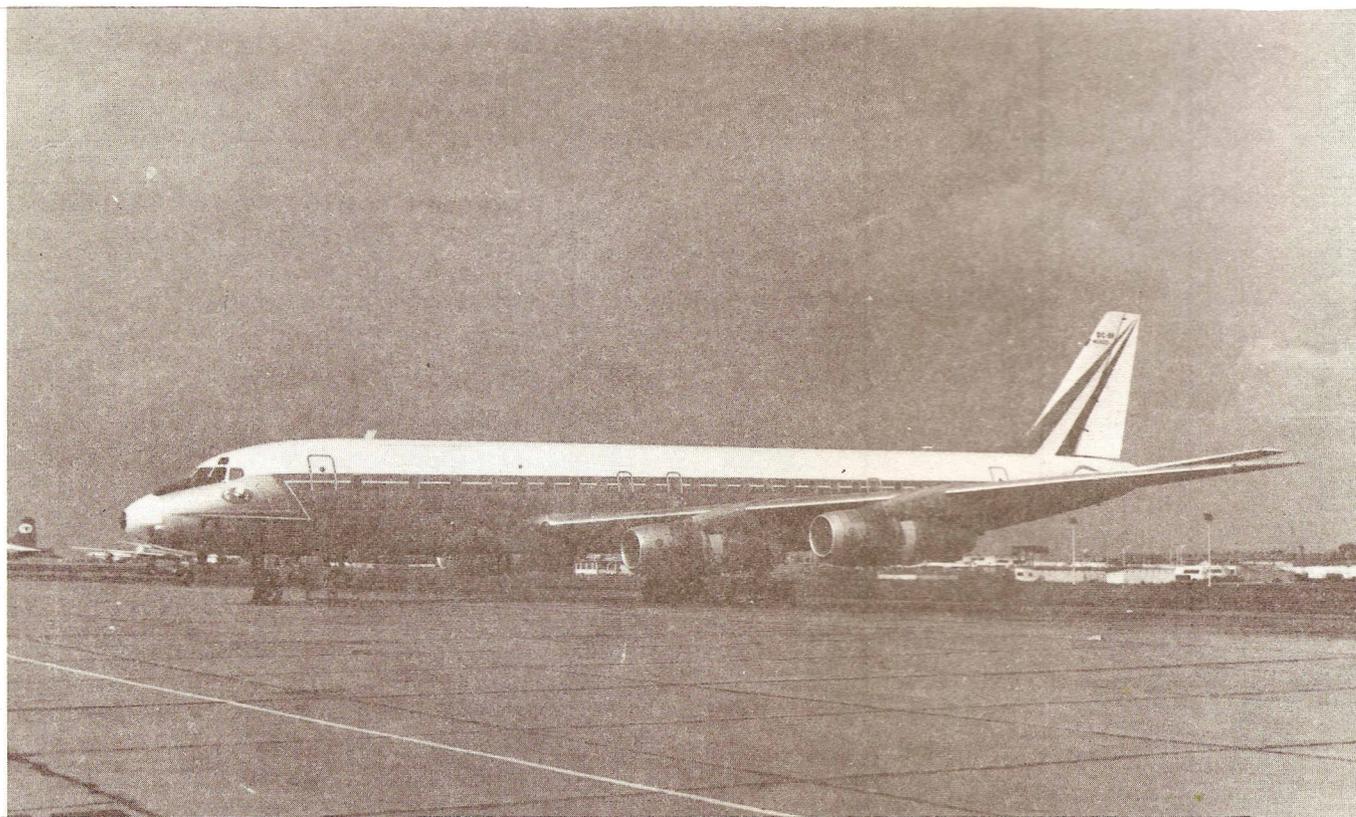
Le DC-8-55F c/n 45819 F-RAFC, visiteur de la journée "Portes Ouvertes" sur la base d'Evreux le 20 septembre 1981. Photographie Martial Pain.

HISTORIQUE DES DC-8 MILITAIRES FRANCAIS

C/N	TYPE	IMMAT.	UTILISATEUR	OBSERVATIONS
45570	33	F-BIUZ	T.A.I	Fuselage n°134. Construit à long-Beach puis livré à la TAI le 28.02.1961.
			U.T.A	Incorporé dans la flotte U.T.A le 1.10.1963 par suite de la fusion (U.A.T - T.A.I)
		Armée de l'Air	Vendu à l'Armée de l'Air le 31.12.1973	
	F-ZARK	C.E.V	Laissé à la disposition du CEV pour transformation et expérimentation "SARIGUE".	
	53	F-RAFE	Armée de l'Air EE.51 "Aubrac"	Prise en compte: 15.07.1976
		Armée de l'Air EE.51 "Aubrac"	Modification en DC-8-53 par U.T.A Industries. Premier vol le 3.04.1980 au Bourget.	
45692	55F	N801SW	Seaboard World	Fuselage n°207. Construit à Long-Beach puis livré à Seaboard World le 21.06.1964
			Transcarga	Loué du mois de mars au mois de mai 1969.
		(F-BOLI)	Seaboard World U.T.A	Restitué. Vendu à l'U.T.A pour le compte de l'Armée de l'Air. Arrive en France le 5.05.1969.
		F-RAFB <i>Vendu</i>	Armée de l'Air ET.03/060 "Estérel"	Prise en compte: 31.07.1969 avec 21212 h de vol effectuées.
	5V-TAF	Gouvernement Togolais	Rayé des registres de l'Armée de l'Air le 15.01.1983 avec 55389 h de vol. Vendu au Gouvernement du Togo le 21.03.1983.	
45819	55F	F-BNLD	U.T.A	Fuselage n°238. Construit à Long-Beach puis livré à l'U.T.A le 5.11.1965
		TU-TXG	Air Afrique	Loué à Air Afrique à partir du 8.03.1966
		F-BNLD	U.T.A	Retour dans la flotte U.T.A dès le 15.04.1966
		TU-TXK	Air Afrique	Loué à Air Afrique à partir du 24.02.1967.
		F-BNLD	U.T.A	Retour dans la flotte U.T.A dès le 5.04.1967.
		F-RAFC <i>Vendu</i>	Armée de l'Air ET.03/060 "Estérel"	Vendu à l'Armée de l'Air le 29.06.1972. Prise en compte: 30.06.1972



Photographié en vol peu de temps après son arrivée en France, le DC-8-55F c/n 45820 F-RAFA nous est présenté dans sa livrée initiale, c'est à dire du GLAM. Noter la position des cocardes sur les ailes. Photographie SIRPA/Air. Collection Jean Delmas.

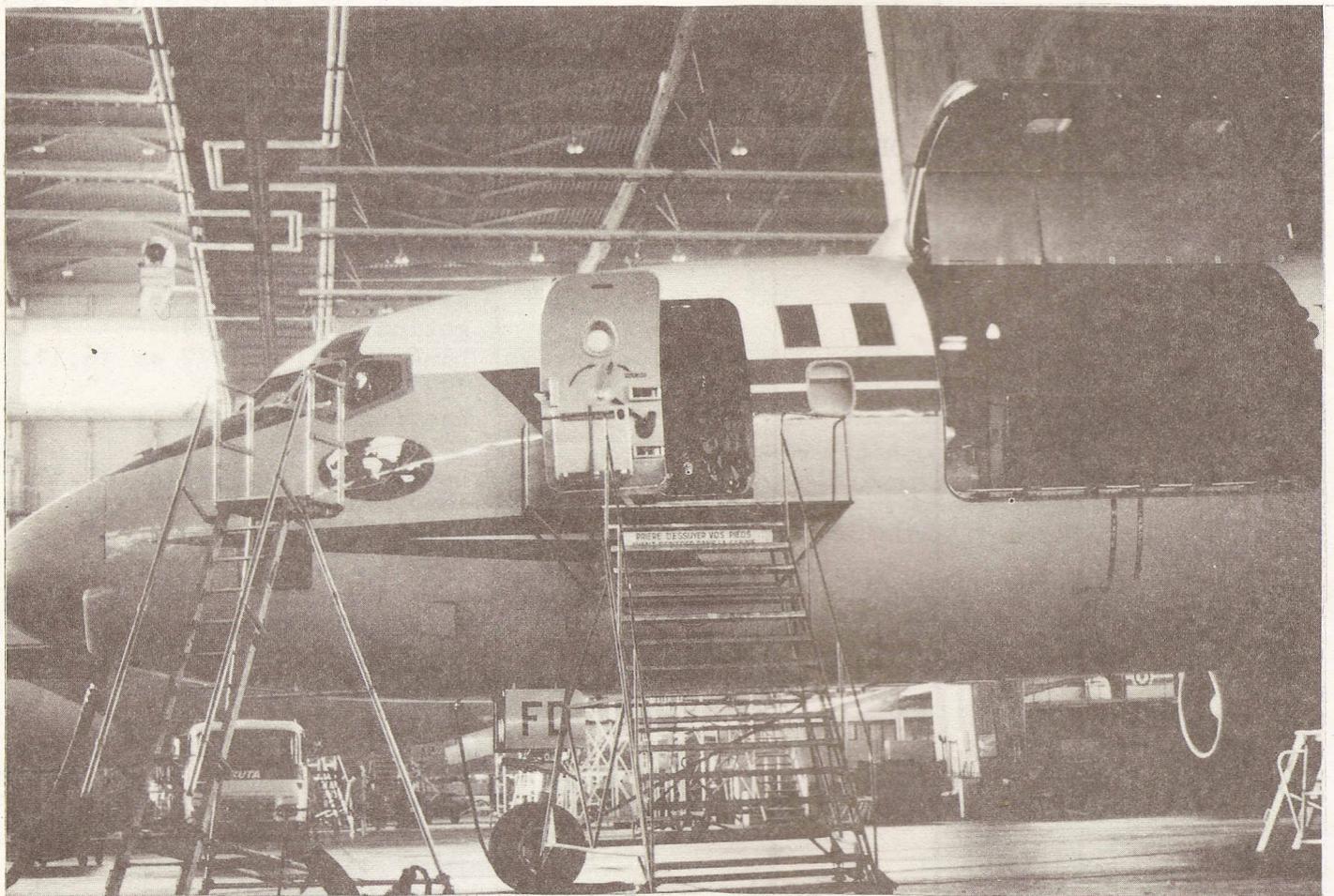


Autre cliché du F-RAFA revêtu de la livrée ET.03/060 "Estérel". Noter ici l'absence de la marque "République Française". Photographie Jean Delmas, prise au Bourget le 30 juin 1970.

C/N	TYPE	IMMAT.	UTILISATEUR	OBSERVATIONS
45820	55F	F-BLKX	U.T.A	Fuselage n°246. Construit à Long-Beach à la suite d'une commande de l'U.T.A pour le compte de l'Armée de l'Air. Livré au Bourget le 31.12.1965 Prise en compte: 30.01.1966
		F-RAFA	Armée de l'Air ET.03/060 "Estérel"	
46013	62CF	OH-LFR	Finnair	Fuselage n°427. Commande Finnair en date du 24.11.1966 avec matricule réservé. Sortie d'usine (Long-Beach) le 13.12.1968. Premier vol: 8.01.1969 avant remise officielle à Finnair le 27.01.1969 Convoyé en vol par l'équipage Ehanti/Arnkil; l'appareil se pose à Helsinki le 8.02.1969. Immatriculé officiellement le 21.02.1969 et baptisé: Paavo Nurmi. Premier service commercial le 28.02.1969 sur Helsinki - Las Palmas. Pour éviter les confusions avec le Convair 440-40 n°447 OH-LRF, changement de matricule le 15.04.1969. Premier vol transatlantique: Helsinki - Copenhague - Amsterdam - New-York le 15.05.1969. Premier vol transatlantique avec système inertiel de navigation: 21.10.1969 Loué du 27.10.1977 au 16.11.1977. Restitué à Finnair le 17.11.1977 Loué du 22.11.1977 au 27.12.1977 Restitué à Finnair le 28.12.1977 Loué du 8.01.1978 au 02.02.1978 Restitué à Finnair en mai 1978 Loué du 8.11.1978 au 22.05.1979 Restitué le 23.05.1979 Loué du 31.05.1979 au 1.07.1979 Restitué à Finnair Loué du 2.10.1979 au 1.12.1979 Restitué à Finnair le 2.12.1979 Dernier vol commercial Finnair le 22.11.1981 (AY-1507/1508) Helsinki - Las Palmas. Vendu à l'U.T.A pour l'Armée de l'Air le 23.11.1981 Livré au Bourget le 27.11.1981 avec 41496 h de vol effectuées. Matricule supprimé le 27.11.81
		OH-LFR		
		OH-LFT	Finnair	
			Nigeria Airways	
			Finnair	
			Nigeria Airways	
			Finnair	
			IAS Cargo Finnair	
			IAS Cargo Finnair	
			Tunis Air Finnair	
			Air Algérie Finnair	



Derniers préparatifs avant le premier vol du DC-8-72CF (ex 62CF) F-RAFG.
 Photographie prise par Jean Delmas au Bourget le 30 juillet 1982.

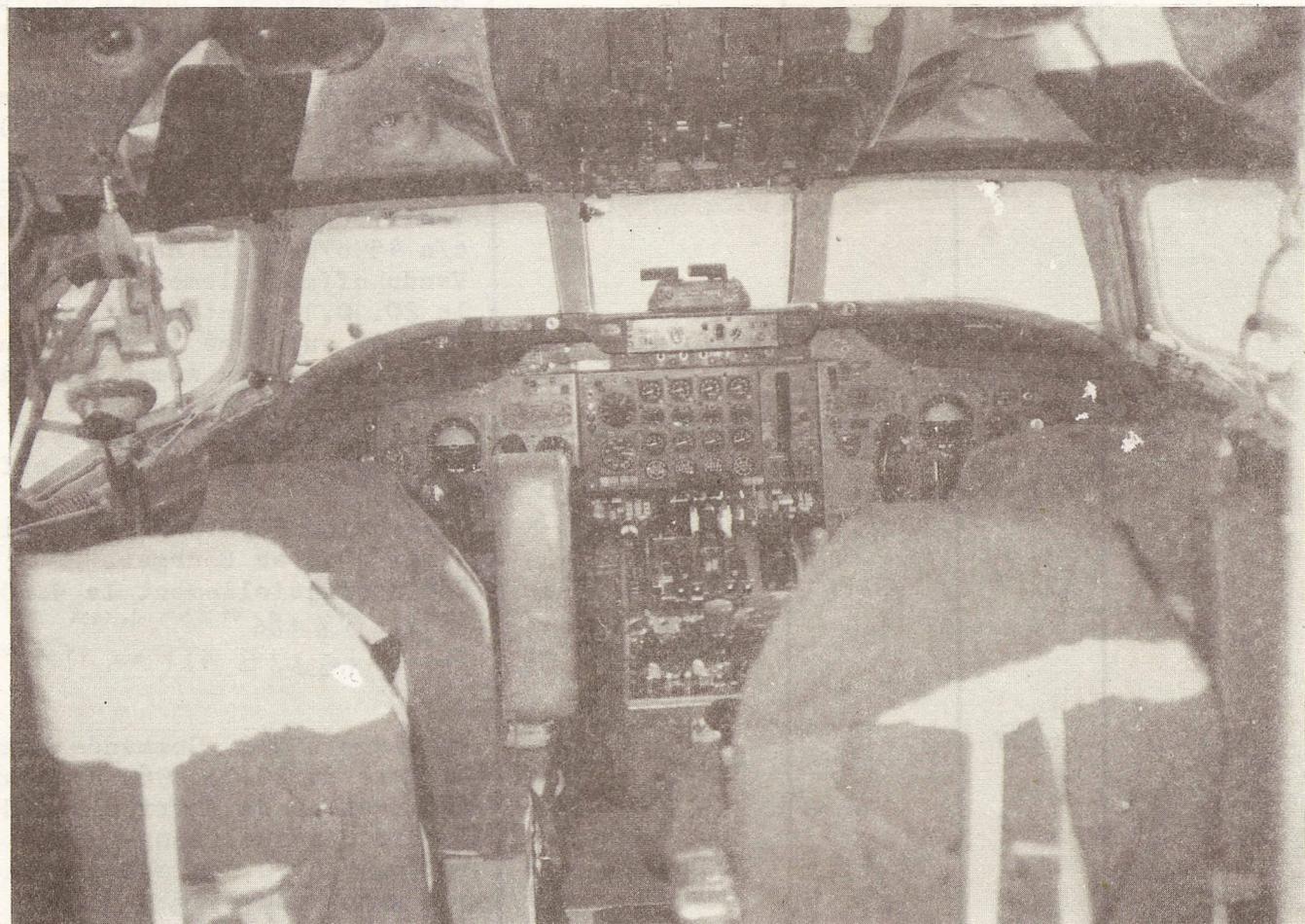


Visite de routine au hangar U.T.A de Roissy pour le DC-8-62CF c/n 46043
 F-RAFD. Noter la position de l'insigne "Estérel", du drapeau, de même que
 l'ouverture de la grande porte cargo latérale permettant le chargement
 de palettes. Photographie prise par Régis Biaux le 8 août 1981.

C/N	TYPE	IMMAT.	UTILISATEUR	OBSERVATIONS
46013	62CF	F-RAFG	Armée de l'Air ET.03/060 "Estérel"	Mis au standard Armée de l'Air par U.T.A Industries. Prise en compte: 26.10.1982
	72CF		C.E.V Armée de l'Air ET.03/060 "Estérel"	Conversion CFM 56 d'avril à août 1982 au Bourget Premier vol CFM 56: 10.08.1982 Essais suivis par le C.E.V Remis officiellement le 26.08.1982
46043	62CF	OH-LFS	Finnair	Fuselage n°443. Commande Finnair en date du 24.11.1966 avec matricule réservé. Sortie d'usine (Long-Beach): le 12.02.1969. Premier vol le 8.03.1969 Convoyé en vol par l'équipage Arnkil/Ehanti le 22 et 23.03.1969 (Long-Beach - Helsinki) Pour éviter les confusions avec la Caravelle 10B3 n°188 OH-LSF (Finnair), changement de matricule le 27.03.1969. Nom de baptême: Jean Sibélius Premier vol commercial: 1.05.1969 Dernier vol commercial Finnair le 27.09.1975 (AY-1709/1710) Helsinki - Rhodes Livré au Bourget le 29.09.1975 Vente-échange avec le DC-8-62 c/n 45987 F-BOLG de l'U.T.A Vendu officiellement à l'U.T.A le 20.10.1975 et matricule Finnair supprimé le même jour. Mis au standard Armée de l'Air par U.T.A Industries.
		OH-LFV	Finnair	Prise en compte: 26.01.1976 avec 23169 h de vol déjà effectuées. Conversion "CFM 56" de janvier à mai 1983 au Bourget. Remis officiellement le 9.05.1983 52186 ^{H 35'} de vol Pour 15215 ATT au 19 JANV 88
		F-RAFD	Armée de l'Air ET.03/060 "Estérel"	
	72CF	F-RAFD	Armée de l'Air ET.03/060 "Estérel"	
46130	62CF	N8731U	Douglas	Fuselage n°542. Commande Finnair en date du 20.03.1969 avec une réservation de matricule (OH-LFY) Sortie d'usine (Long-Beach) le 16.11.1970, puis tests en vol avant convoyage. Convoyé en vol les 29 et 30.12.1970 (Long-Beach - Helsinki).
		OH-LFY	Finnair	Matricule enregistré officiellement le 26.01.1971.



Le DC-8-62CF c/n 46130 F-RAFF à l'atterrissage. On distingue nettement à l'arrière des réacteurs les inverseurs de poussée en pleine action. Photographie X via EMCS. Collection Régis Biaux.



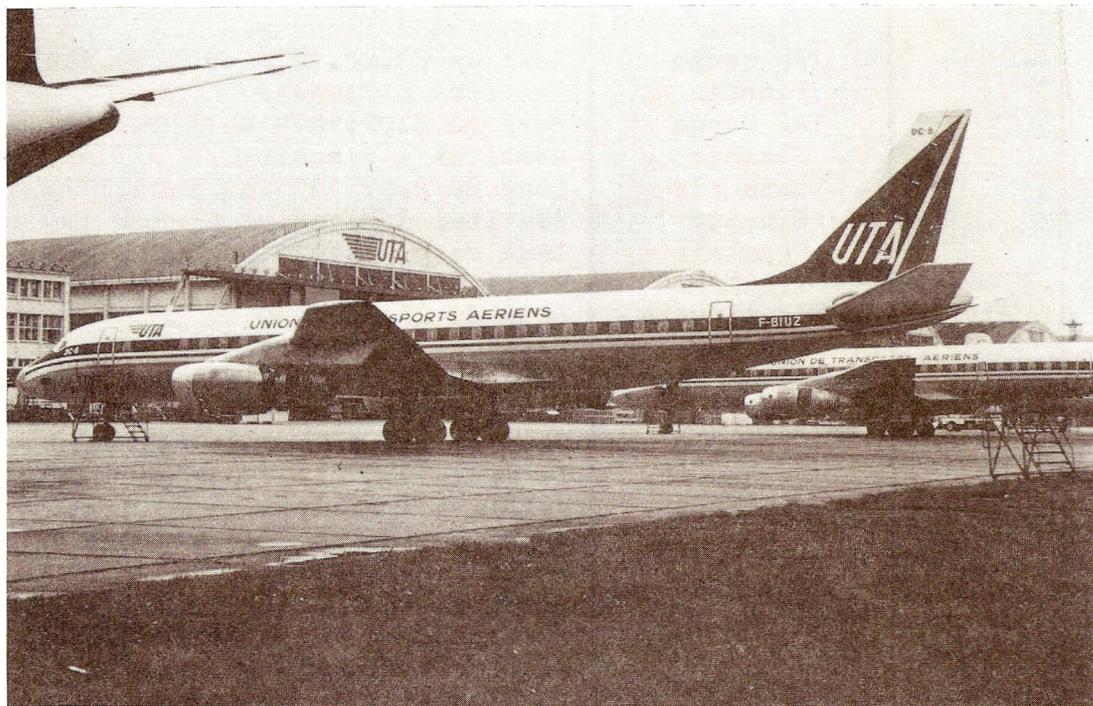
Vue du poste de pilotage du DC-8-72CF c/n 46013 F-RAFG. Photographie SNECMA. Collection Jean Delmas.

C/N	TYPE	IMMAT.	UTILISATEUR	OBSERVATIONS
46130	62CF	OH-LFY	<p>Finnair</p> <p>Martinair-Cargo Finnair Mandala-Airl. Finnair Mandala-Airl. Finnair IAS Cargo Finnair IAS Cargo Finnair Tunis Air Finnair Egyptair Finnair Zambia Airways Finnair Sudan Airways Finnair</p>	<p>Nom de baptême: J.K Paasikivi Premier vol commercial Finnair le 1.02.1971. Loué du 26.11.1977 au 20.12.1977 Restitué à Finnair. Loué du 6.10.1978 au 4.11.1978 Restitué à Finnair. Loué du 15.11.1978 au 13.12.1978 Restitué à Finnair. Loué du 22.08.1978 au 1.10.1978 Restitué à Finnair. Loué du 8.01.1979 au 5.04.1979 Restitué à Finnair. Loué du 2.07.1979 au 1.09.1979. Restitué à Finnair. Loué du 9.10.1979 au 1.04.1980 Restitué à Finnair. Loué du 23.08.1980 au 26.08.1980 Restitué à Finnair. Loué du 27.09.1980 au 11.11.1980 Restitué à Finnair. Dernier vol commercial Finnair le 2.12.1980 (AY-1581/1582) Helsinki - Agadir. Vendu à l'U.T.A pour l'Armée de l'Air le 14.01.1981. Livré au Bourget le 15.01.1981 avec 32520 h de vol effectuées. Matricule Finnair supprimé le 15.01.1981. Mis au standard Armée de l'Air par U.T.A Industries. Prise en compte: 26.05.1981</p>
	72CF	F-RAFF	<p>Armée de l'Air ET.03/060 "Estérel"</p> <p>Armée de l'Air ET.03/060 "Estérel"</p>	<p>Conversion "CFM 56" d'octobre 1983 à mars 1984 au Bourget. Premier vol "CFM 56": 4.04.84 Remis à l'Armée de l'Air le 6.04.1984.</p>

A la date du 1er décembre 1984, les heures de vol et atterrissages des DC-8 militaires s'établissaient comme suit:

c/n	45819	F-RAFC	51068 h	et	16381 att.
c/n	45820	F-RAFA	45329 h	et	13405 att.
c/n	46013	F-RAFG	49484 h	et	12638 att.
c/n	46043	F-RAFD	38368 h	et	11345 att.
c/n	46130	F-RAFF	41052 h	et	10074 att.

Ce qu'ils étaient... ce qu'ils sont devenus.



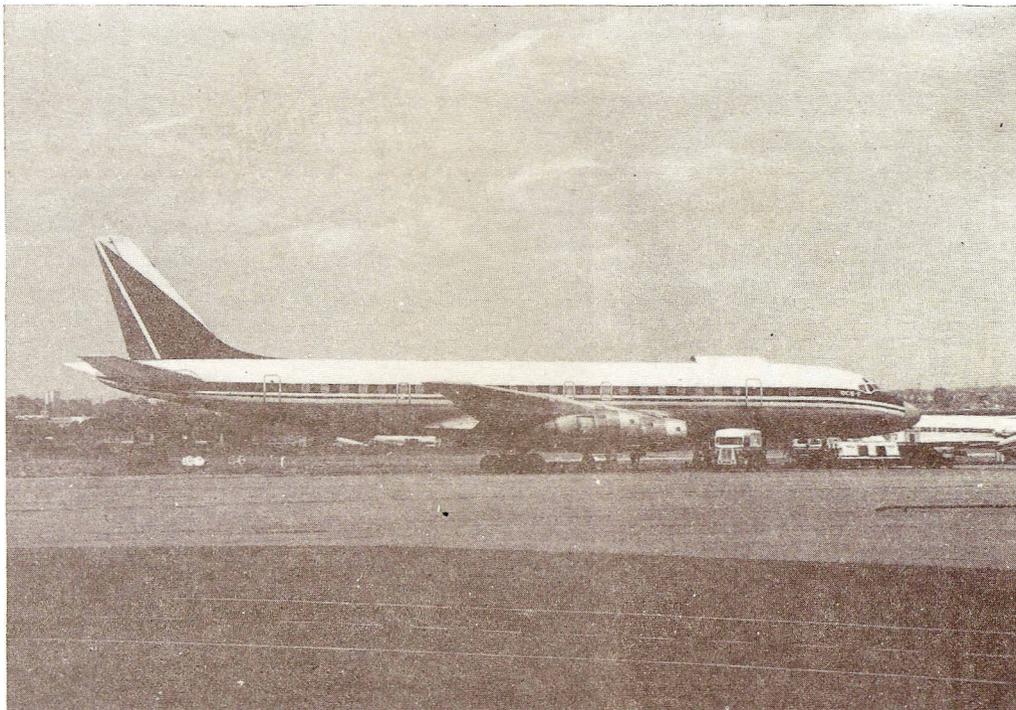
DC-8-33 c/n 45570
F-BIUZ aux couleurs
de l'U.T.A, photo-
graphié au Bourget
par Jean Delmas en
1965. Il deviendra
le DC-8-33 SARIGUE
F-RAFE de l'EE.51.

DC-8-55F c/n 45692
aux couleurs de la
Seaboard World im-
matriculé N801SW
avant de devenir
F-RAFB. Photographie
"X". Collection Jean
Delmas.

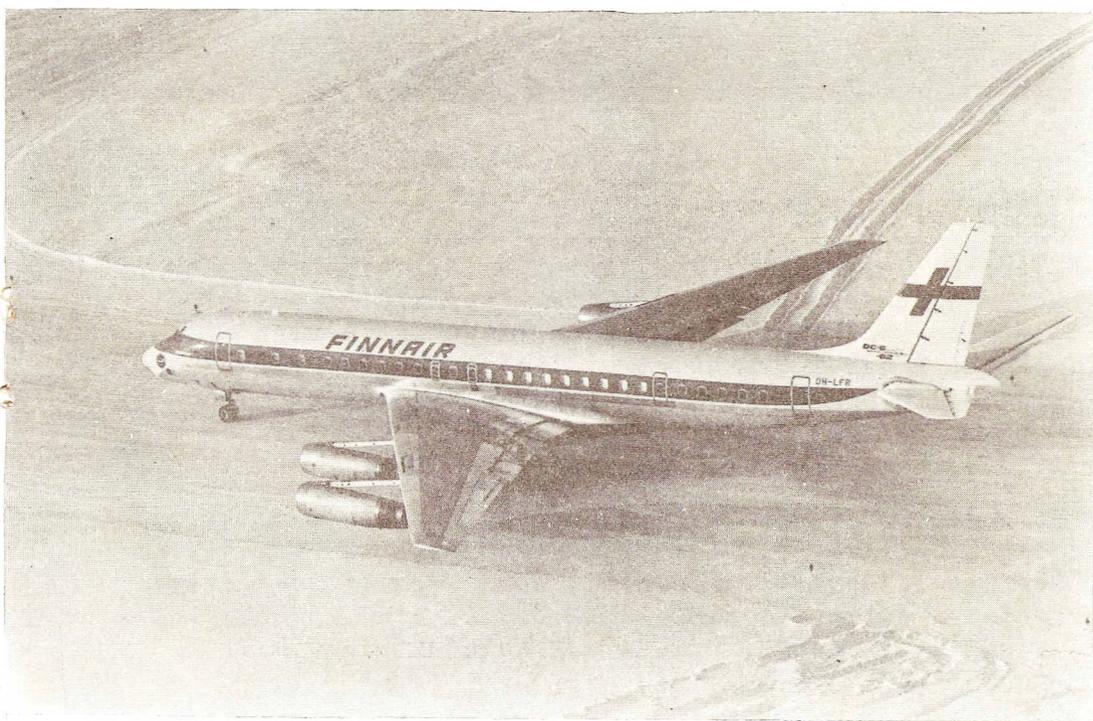




Après 14 ans de bons et loyaux services au sein de l'ET.03/060, le DC-8-55F c/n 45692 F-RAFB quitte l'Armée de l'Air pour le Gouvernement du Togo et devient 5V-TAF. Photographie Christian Volpati prise à Roissy en 1983.



Photographié au Bourget par Jean Delmas, le DC-8-55F c/n 45819 porte ici la livrée (incomplète) de l'UTA. Son matricule F-BNLD sera transformé en F-RAFC dans l'Armée de l'Air. Collection Jean Delmas.



DC-8-62CF c/n 46013 OH-LFR photographié à Helsinki le 8 février 1969, quelques jours après son arrivée des U.S.A. Il deviendra OH-LFT avant de recevoir l'indicatif militaire français F-RAFG. Cliché Finnair. Collection Jean Delmas.



Premier DC-8-62CF de l'Armée de l'Air et futur F-RAFD (46043) vu ici aux couleurs de la Finnair et immatriculé OH-LFV. Photographie X, collection Jean Delmas.

Relevé DC 8 "S"



Autre cliché du DC-8-62CF c/n 46013 après changement de matricule, vu ici à Chicago avec l'indicatif OH-LFT. Photographie via Aviation Archives. Collection Régis Biaux.

BIBLIOGRAPHIE

Air Actualités, Air et Cosmos, Air Fan, Aviation Magazine, Douglas Service, Douglas Product Support Flying Time, Finnair the art of flying since 1923 par John Wegg, Histoire du transport aérien militaire français par le Général Barthélémy, Jane's, Mac Donnell Douglas Aircraft since 1920 par R. Francillon, UTA-Entreprise.

REMERCIEMENTS

Francis Bergèse, Roger Caratini, Bernard Chenel, Jacques Chillon, Jean Delmas, Jacques Guillem, J.C Lombard, Jean Molveau, Martial Pain, Lt Col. Pertuiset, Christian Volpati, John Wegg ainsi que les sociétés ou organismes suivants: E.M.C.S, E.C.P.A, l'ET.03/060 "Estérel", Finnair, SIRPA Air, Snecma, U.T.A, U.T.A-Industries.

Les D.C. 8 Série 70 :

La famille des D.C. 8-70 est obtenue à partir des D.C. 8 de la série 60 après installation de moteurs GENERAL ELECTRIC / S.N.E.C.M.A. CFM 56. Les modèles 61, 62 et 63 sont devenus respectivement: 71, 72 et 73.

C'est la société CAMMACORP à Tulsa qui est maître d'oeuvre pour cette transformation. Elle s'est installée dans des hangars appartenant à la société Mc DONNELL DOUGLAS. Trois autres centres ont reçu agrément pour la transformation des D.C. 8-60:

- Air Canada dans son centre technique de Dorval.
- Delta Air Lines dans son centre d'Atlanta.
- Union de Transports Aériens (U.T.A. - Industries) sur le terrain du Bourget.

Le premier appareil remotorisé fut le D.C. 8-61 de United Airlines sérial 45998, fuselage n° 399, immatriculé N 8094U devenant ainsi le premier D.C. 8-71. Il effectua son premier vol le 15 août 1981. Le premier D.C. 8-62 devenu D.C. 8-72 fut le 46081, fuselage n° 471, immatriculé N 897IU et le premier D.C. 8-63 devenu D.C. 8-73 fut le 46007, fuselage n° 422, immatriculé N 787FT.

556 D.C. 8, toutes versions confondues, ont été construits dont:

- 88 D.C. 8-61
- 67 D.C. 8-62
- 107 D.C. 8-63

soit un total théorique de 262 appareils à modifier, il faut retrancher les appareils accidentés ou ne présentant pas, pour des raisons techniques, la possibilité d'être modifiés. Pour être complet, la modification des D.C. 8F (série 50) a été envisagée mais la concrétisation se fait attendre Le prix élevé de la transformation en est, sans doute, la raison principale.

Actuellement un peu plus de cent appareils ont été, ou seront, modifiés. L'U.T.A. doit encore modifier quelques appareils en 1985. Il semblerait que le centre de Tulsa soit "en sommeil"!

Voici la liste non exhaustive de ces différents appareils, le chiffre entre parenthèses est celui du fuselage.

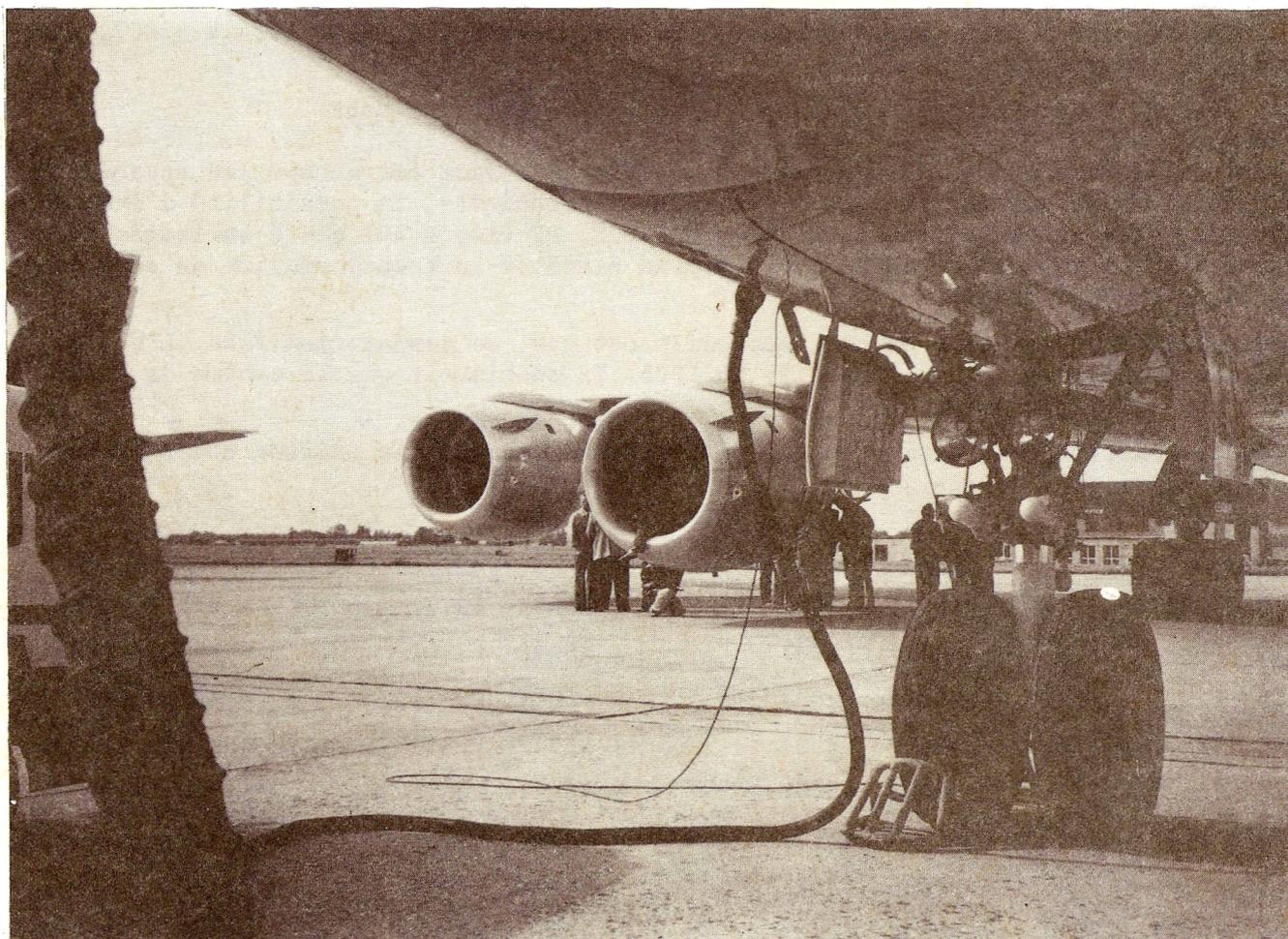
D.C. 8 - 71

- 45810 (252)	- 45811 (262)	- 45812 (277)	- 45813 (284)
- 45849 (289)	- 45897 (313)	- 45898 (320)	- 45907 (288)
- 45914 (292)	- 45915 (295)	- 45941 (317)	- 45944 (326)
- 45945 (337)	- 45946 (339)	- 45947 (341)	- 45970 (343)
- 45971 (356)	- 45973 (358)	- 45974 (368)	- 45975 (369)
- 45976 (372)	- 45977 (373)	- 45978 (381)	- 45979 (363)
- 45983 (350)	- 45993 (382)	- 45994 (387)	- 45995 (388)
- 45996 (397)	- 45997 (398)	- 45998 (399)	- 46014 (400)
- 46018 (420)	- 56029 (425)	- 46030 (426)	- 46039 (448)
- 46040 (449)	- 46048 (450)	- 46055 (492)	- 46056 (495)
- 46064 (459)	- 46065 (460)	- 46066 (462)	- 47072 (477)
- 46099 (507)			

D.C. 8 - 72

- 46013 (427)	- 46043 (443)	- 46067 (455)	- 46081 (471)
- 46084 (473)			

- 45966 (393)	- 45967 (385)	- 45968 (389)	- 45991 (380)
- 46001 (391)	- 46003 (401)	- 46004 (403)	- 46006 (413)
- 46007 (422)	- 46008 (423)	- 46033 (431)	- 46044 (432)
- 46045 (441)	- 46046 (444)	- 46047 (447)	- 46053 (446)
- 46058 (433)	- 46059 (456)	- 46063 (457)	- 46073 (485)
- 46076 (451)	- 46086 (478)	- 46087 (454)	- 46089 (501)
- 46090 (504)	- 46091 (519)	- 46094 (482)	- 46095 (497)
- 46100 (502)	- 46103 (483)	- 46104 (488)	- 46106 (490)
- 46108 (522)	- 46109 (493)	- 46112 (520)	- 46117 (525)
- 46123 (508)	- 46124 (511)	- 46125 (515)	- 46130 (542)
- 46140 (528)	- 46149 (538)		



Les deux CFM 56 droits du D.C. 8-72CF F-RAFG (sériel 46013) photographiés au Bourget à la sortie des ateliers de l'U.T.A.. Document S.N.E.C.M.A., collection J. DELMAS.



