AVIALOGS

TRANS-CANADA AIR LINES
CF-TER

Missions et objectifs

Les milieux spécialisés et les amateurs d'aéronefs anciens éprouvant de la difficulté à trouver autant de la documentation technique aéronautique que des documents historiques au sujet de l'aviation, en 2010, Benoit de Mulder crée une bibliothèque en ligne sous la bannière d'Avialogs.com.

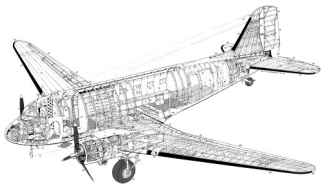
Avialogs propose, au plus grand nombre et au coût le plus faible possible, un accès privilégié à des milliers de documents, libres de droits ou orphelins, relatifs au domaine de l'aviation : manuels de vol, documentation technique, brochures ou livres.

Au fil du temps, l'audience du site s'est accrue et celui-ci s'est imposé comme une référence mondiale dans sa spécialité (plus d'un million de pages vues par an et des visiteurs de 197 pays).

En 2017, l'opportunité se présente pour acquérir le Douglas DC-3 C/N 12253 construit en 1944. Avialogs se constitue officiellement en organisation à but non lucratif.

Les missions d'Avialogs Aéronautique sont :

- ◊ **La préservation et la conservation de tout livre, document, manuel, photo ou film relatif à l'aviation.**
- ◊ **La mise à disposition du public de sa collection de documents et archives via le site Avialogs.com et des ententes de coopérations avec d'autres organismes aéronautiques.**
- ◊ **La préservation et la restauration d'aéronefs anciens, avec une priorité pour les appareils ayant leur histoire liée à la région de Montréal, au Québec ou au Canada.**
- ◊ **L'organisation d'évènements à caractères aéronautiques.**
- ◊ **La promotion des métiers de l'aérospatial.**
- ◊ **La réinsertion en société et professionnelle via des activités liées à l'aéronautiques.**
- ◊ **La diffusion d'articles et de reportages au sujet de l'aviation destinés aux passionés ou au grand public.**



Les projets

◊ Restauration d'avions anciens

Notre ambition est de faire vivre le passé aéronautique en procédant à restauration d'avions ou d'hélicoptères en condition d'exposition statique ou en état de vol. Une préférence est accordée aux appareils significatifs de l'histoire de l'aviation au Québec, et plus particulièrement de la grande région de Montréal et de la plateforme de Saint-Hubert. Afin d'atteindre cet objectif dans les meilleures conditions possibles et selon les standards en vigueur, nous envisageons à court terme la mise en place d'un hangar et d'ateliers spécialisés.

◊ Preserver le passé

Depuis 2010 avec la mise en ligne d'Avialogs.com, nous avons développé une expertise dans la numérisation et la préservation de documents liés à l'aéronautique: Photos, livres, manuels techniques sont numérisés et preservés. Plusieurs ententes ont été développées avec des organisations aéronautiques, tant au Canada (notamment avec le Musée de l'Aviation de Montréal) qu'à l'étranger.

◊ Réinsertion sociale

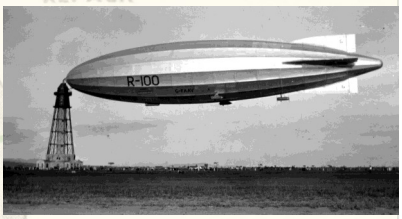
Avec le soutien de partenaires, nous préparons un projet socio-pédagogique visant à la réinsertion sociale de personnes vivant en marge de la société par la formation pratique de techniques aéronautiques sur les aéronefs d'Avialogs.

C'est en suscitant l'intérêt pour l'aviation auprès de ces personnes marginalisées que le projet est fondé. Le projet leur offrirait une alternative pouvant éventuellement les mener à trouver ultérieurement du travail dans l'industrie de l'aéronautique.

L'apprentissage se ferait avec la collaboration des bénévoles spécialistes d'Avialogs.

◊ Raconter l'histoire

L'aéroport de Saint-Hubert ainsi que la grande région de Montréal sont riches d'une histoire liée à l'aviation, débutée il y a presque un siècle. Des visites du dirigeable R-100, en passant par les usines de Canadair, de Fairchild Canada ou de Pratt & Whitney Canada, pour ne citer que ces exemples, cette richesse du passé se doit d'être racontée et accessible. C'est ainsi que nous envisageons de mettre en place sur le site de l'aéroport de Saint-Hubert une exposition permanente accessible au public mettant à l'honneur l'industrie de l'aéronautique locale ainsi que la présence de l'Aviation royale canadienne.



L'équipe

◊ Président: Benoit de Mulder

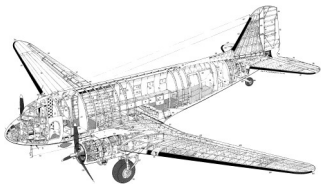
Entrepreneur et spécialiste en sécurité de l'information, fondateur de Avialogs en 2010, passionné d'aviation depuis l'enfance, il obtient son premier brevet de pilote à 16 ans et développe un intérêt marqué pour l'histoire et l'aéronautique des années 30. Collectionneur de livres et photographies liées à l'histoire de l'aviation, il collabore régulièrement avec plusieurs publications aéronautiques.
Établi depuis 1999 au Canada, il partage son temps entre sa famille, ses activités aéronautiques et professionnelles.

◊ VP-opérations: Pierre Gillard

Gradué de l'ECAM en Belgique en qualité d'ingénieur industriel, Pierre est aussi pilote professionnel d'hélicoptères et technicien d'entretien d'aéronefs certifié par Transports Canada. Établi depuis 1998 au Canada, il est actuellement professeur à l'École nationale d'aérotechnique à Saint-Hubert au Québec où il enseigne l'avionique au niveau collégial. Originaire du plat pays de Jacques Brel, il a toujours été passionné d'aviation. Il collabore régulièrement à plusieurs magazines aéronautiques internationaux et sites Internet non seulement en qualité de rédacteur, mais aussi en tant que photographe. En 2001, il a lancé le site « Alouette & Lama » qui, au fil du temps, est devenu une référence reconnue mondialement au sujet de ces hélicoptères mythiques. Depuis 2010, il anime son blogue aéronautique lu régulièrement par de nombreux visiteurs du monde francophone de l'aviation.

◊ VP– communications: Rudolph de Patureaux

Historien des relations internationales de formation, Rudolph de Patureaux est officier de réserve de la Marine nationale française. Spécialiste du renseignement, enseignant cette matière, il a volé sur de multiples avions ou hélicoptères ainsi qu'embarqué sur différents navires dont la Jeanne d'Arc.
Devenu romancier après une carrière administrative dans le milieu de la santé, installé au Québec depuis 2012, il poursuit une saga historique sur la France libre pendant la seconde guerre mondiale intitulée « Un Français dans la tourmente 1939-1945».



Le DC-3 C-FDTD

Avion ayant révolutionné le transport aérien à la fin des années 30, notre Douglas DC-3 est construit par Douglas aux États Unis à Oklahoma City dans sa version militaire C-47 (Douglas C-47A-5-DK Skytrain) en 1944 et porte le numéro de série 12253.

Transféré à la Royal Air Force en Angleterre via le programme "lend-lease", il est affecté au Squadron 271 avec l'immatriculation FZ668, quelques mois avant le débarquement du 6 juin 1944 en Normandie. Initialement basé à Down Ampney, il opère depuis plusieurs autres terrains de la RAF, entre autres Croydon et Blakehill Farm.

Le débarquement

Dans la nuit du 5 au 6 juin 1944, FZ668 est détaché avec neuf autres appareils sur le terrain de Blakehill Farm. Il participe à l'opération Tonga, nom de code donné aux opérations aéroportés menées par la Royal Air Force pour le débarquement. Les dix C-47 décollent à 23h20 de Blakehill Farm.

À leur bord, un total de 191 parachutistes, 40 containers de bombes de 20lb, 35 kitbags et un vélo. Une Flak légère est rencontrée en passant la côte française, un parachutiste est tué par une balle perdue...

Les containeurs de bombes sont largués pour faire croire à une opération de bombardement, les parachutistes atterrissent dans la zone prédéterminée et bien que trois avions soient légèrement endommagés par la DCA allemande, les dix avions retournent en Angleterre et se posent après presque quatre heures de vol à trois heures dix du matin le 6 juin 1944. Le débarquement en Normandie et la libération de l'Europe ont débuté.

À Montréal

Alors que le gouvernement Américain avait ordonné à Douglas Aircraft de cesser la production des C-47 dans les 24h suivant la fin de la Seconde guerre mondiale, Benjamin W. Franklin, président de Canadair, décide d'envoyer à Oklahoma City, Ralph G. Stopps, le directeur d'usine de Canadair. Celui-ci alerte le président de la compagnie sur l'opportunité qu'il entrevoit: les compagnies aériennes sont nombreuses après la guerre à rechercher de nouveaux appareils et Stopps sécurise rapidement plus de 600 wagons de pièces et d'outillages pour le C-47.

En parallèle, de nombreux C-47 sont achetés auprès de la Royal Air Force et convoyés via les airs par Don McVicar's World Wide Aviation depuis l'Angleterre.

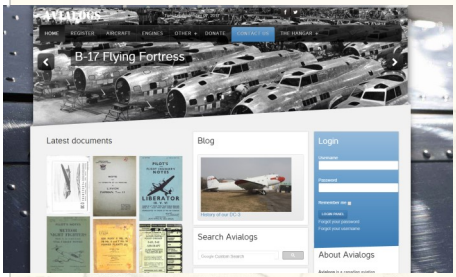
À partir du premier janvier 1946, l'ancienne usine de Noorduyn situé à Cartierville, Montréal est redénommée "Usine de conversion Canadair". Les appareils sont nettoyés, l'avionique changée, les sièges passagers installés et la porte de chargement cargo remplacée par une dédiée aux passagers.

Un total de 21 appareils sont fournis à Trans Canada Airlines, parmi eux, FZ668 qui devient CF-TER.

Transféré à Transports Canada durant les années 70, l'appareil finit sa carrière à la fin des années 80. Abandonné pendant près de 25 ans, victime de vandales et de vols, il est acquis en 2017 par Avialogs avec pour objectif sa restauration complète.

Les archives et Avialogs.com

Le site Avialogs.com offre depuis 2010 accès à environ 7000 documents et manuels techniques. Chaque année, des centaines de documents, appartenant à des collections privées ou à des musées sont numérisés et rendus disponibles au passionnés d'aviation.



La bibliothèque numérique couvre l'ensemble du XXème siècle, des débuts de l'aviation aux années 1990.

En 2017, environ 200 000 visiteurs uniques, provenant de 197 pays ont visité le site avec plus d'un million de pages affichés.

Un nouveau site, adapté aux périphériques mobiles (tablettes, téléphones) et bilingue est en cour de développement actif.

Une bibliothèque aéronautique technique, en coopération avec le Musée de l'Aviation de Montréal est en cours de création.

Nous contacter

Courriel: **info@avialogs.com**

Site web: **http://www.avialogs.com/**

Page Facebook: **https://www.facebook.com/avialogs/**
Groupe Facebook: **https://www.facebook.com/groups/avialogs**

AVIALOGS