

Première parution au printemps 2001

Au-delà du crépuscule #8

par George Fuller

Au Québec, nous avons la chance d'avoir un Douglas DC-3. La série Douglas Commercial d'aéronefs a fortement contribué au développement du transport aérien ici et à travers le monde. Jetons un coup d'oeil sur son arrivée au Québec.



Douglas DC-2



Douglas DC-3

L'avion qui a précédé le DC-3 au service du transport aérien fut le DC-2, d'une capacité de 14 passagers. La compagnie aérienne Transcontinental & Western Air (TWA) a reçu les premiers appareils en mai 1934. Par contre, American Airlines fut la première ligne aérienne à desservir Montréal avec les DC-2, ce lien commençant à la fin de 1934. La Canadian Colonial Airways assurait, depuis 1928, le service aérien entre New York et Montréal, via Albany. En 1929, sa société de portefeuille fusionne avec l'entreprise Aviation Corporation. Subséquemment, on unifie tous les avoirs de cette corporation pour former la compagnie American Airways, qui est finalement renommée American Airlines en 1934. Le lien vers Montréal est maintenu par sa filiale, la Canadian Colonial Airways, grâce à un usage partagé de leurs aéronefs. Arrivé en 1936, il est fort probable que quelques DC-2 avaient déjà été utilisés sur ce lien canadien.

Entre-temps, en décembre 1935, le DC-3 (son successeur chez Douglas) fait son premier vol. Il est disponible en version DST, avec couchettes pour 14 passagers, ou en version avec sièges pour 21 passagers. En juin 1936, American Airlines lance le DST sur son lien entre New York et Chicago. Déjà, avant la Deuxième Guerre, cette dernière avait acheté 66 DC-3, ce qui en faisait le plus important utilisateur de ce type d'aéronef.

En 1937, la compagnie présente un nouvel avion de ligne, surnommé le "Flagship", en service journalier (sauf les dimanches) sur son lien entre New York et Montréal. Pour fins de publicité, il est renommé le "Mount Royal". Une "hôtesse de l'air" servait les repas sur le vol en direction sud. Le vol quittait St-Hubert à 17h30 et atterrissait à Newark à 19h29. Le tarif aller-retour était de 42,10 \$, auquel s'ajoutait 1 \$ pour le trajet en taxi de l'hôtel Mount-Royal ou de l'hôtel Windsor. Pour tous les autres vols journaliers aller-retour, les passagers de la Canadian Colonial montaient à bord d'un monomoteur Vultee V-1A pour le segment Montréal-Albany, et d'un trimoteur Stinson Model A pour le segment Albany-Newark.



Stinson Model A



Vultee V-1A

Selon les horaires en archives du mois d'août 1938, les DC-3 ont continué d'assurer le service sur les parcours sans escale, mais les aéronefs sur les autres parcours étant plus vieux, ils furent remplacés par des DC-2. Cette année-là, Trans-Canada Air Lines commença à utiliser le Lockheed 14, et ce n'est qu'en 1945 qu'ils adoptèrent les DC-3.

À partir de l'été 1939, l'aéroport de Burlington au Vermont a remplacé celui d'Albany comme arrêt intermédiaire sur les vols New York-Montréal. À la fin du mois d'août, un DC-2 de la Canadian Colonial Airways Inc. était remis à la Canadian Colonial Airways Ltd de Montréal. Cet aéronef, CF-BPP, est le seul de la série Douglas Commercial à être immatriculé au Canada avant la Deuxième Guerre. Au cours du même été, la compagnie, voulant promouvoir un avantage supplémentaire sur leurs vols New York-Montréal, lança une nouvelle campagne publicitaire. Dans l'horaire du 1er août 1939, on pouvait lire : "...Parlez-vous français? Charming French-Canadian stewardesses add an international flavor to your trip by Canadian Colonial, even before you reach the border...".



Sources:

Birth of an Industry..., The Official Airline Guide, Oak Brook, IL, 1969.

Davies, R.E.G., Airlines of the United States since 1914, Smithsonian Institute Press, Washington, D.C., 1982

Ellis, John R. (Comp.), Canadian Civil Aircraft Register 1929-45, Canadian Aviation Historical Society, Willowdale, ON.

Francillon, René J., McDonnell Douglas Aircraft since 1920, Putnam, London, 1979.

Note : Les images ne sont pas toutes à la même échelle