

ESCALE ARDECHOISE DU BREGUET 941 S n°3

Le constructeur français Louis Breguet imagine en 1948 un appareil destiné au transport civil et capable de décoller en moins de 200 mètres et d'atterrir à 185 mètres, le Breguet 940. Celui-ci met en œuvre la technique d'hypersustentation par aile soufflée. Les ailes sont équipées de volets doubles déployables jusqu'à une incidence de 80° et les hélices de grand diamètre (4 mètres) soufflent la voilure sur toute son envergure. Un prototype vole pour la première fois sur la piste de Toulouse-Colomiers, le 1^{er} juin 1961.

Le Breguet 941 fut un appareil à décollage et atterrissage court (ADAC) ou en anglais Short Take Off and Landing (STOL). Ce quadrimoteur faisait suite au prototype Breguet 940, il pouvait transporter 56 passagers ou 24 blessés couchés, voir 40 paras ou 2 jeeps.

Le 26 mai 1993, décision de lancer la construction en série du 941.

En 1965, un contrat est passé par la DIMA (ancêtre de la DGA) pour l'acquisition de quatre appareils de série : ce sera la naissance du Breguet 941 "S" ou "Série", extérieurement identique au Breguet 941, mais remotorisé avec des moteurs Turmo IIID de 1450cv. La rampe arrière sera redessinée et le radôme avant pourvu d'un radar météo, alors même que la masse maximale est portée à 25 tonnes. Ces quatre appareils sont assemblés dans les établissements de Breguet à Biarritz- Parme (Pyrénées-Atlantiques). Le premier exemplaire volera le 19 avril 1967 aux mains de Bernard Witt.

Au printemps 1969, ces quatre appareils furent ensuite confiés au Centre d'essais en vol (CEV) à Istres, puis au Centre d'expériences aériennes militaires (CEAM) de Mont-de-Marsan. Le 4 septembre 1970, les quatre Breguet 941 s se posent à Reims sur la piste de la base aérienne 112 afin d'entrer en service au sein de l'escadrille de transport 03.062 « Ventoux ». Escadrille composée de quatre avions, six pilotes, trois mécaniciens d'équipage commandée par le Lieutenant-Colonel Tardot. L'un de ces appareils fut utilisé sur les altiports de Megève, l'Alpe d'Huez et de Méribel afin de le tester sur son utilisation au transport aérien régulier en montagne.

En août 1973, l'armée décida de ne pas effectuer les opérations de maintenance et d'entretien majeur, l'appareil étant jugé trop coûteux à entretenir. Les quatre Breguet 941S furent retirés du service entre avril 1974 et avril 1975 et quittèrent en vol Reims pour les réserves opérationnelles de Châteaudun où ils furent stockés. Deux appareils furent ferrailés et deux autres conservés :

Breguet 941 S, F-RAND, codé 62-ND, n°4 rejoint les réserves du Musée de l'Air et de l'Espace sur le tarmac de Dugny-Le Bourget

Breguet 941 S, F-RANC codé 62-NC, n° 3, qui cessa ses vols le 14 octobre 1974 se pose pour la dernière fois sur la base aérienne d'Ambérieu en Bugey (Ain). Il est transporté à Aubenas par la route en 1990.

Ce Breguet 941 S fut acquis en 1990 par Aérocity Parc, parc de loisirs à base d'animations aéronautique appartenant au département de l'Ardèche, pour en devenir la pièce maîtresse de ce parc. En fait, l'appareil servira de salle de cinéma. Aérocity Parc se situait sur la commune de Lanas, à 9 kilomètres au sud d'Aubenas (Ardèche). Sur une zone de 15 hectares, proches

de l'aérodrome d'Aubenas-Lanas, un investissement de 26 millions de francs est effectué par la société d'Etudes et d'Aménagement Touristique de l'Ardèche du Sud (Seatas) dont les partenaires sont la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Aubenas, les syndicats de l'hôtellerie et de l'hôtellerie de plein air, l'Association des logis de l'Ardèche, la Chambre régionale de commerce et d'industrie Rhône-Alpes et le Cabinet BIC. La fréquentation du parc est passée de 65.000 visiteurs en 1990 à près de 95.000 en 1993. Aérocity Parc emploie 70 employés permanents ou saisonniers pour un chiffre d'affaires de 5,6 millions de francs. En 1993, suite à un audit de l'Agence française d'Ingénierie touristique, la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Aubenas reprend dans son patrimoine Aérocity Parc et éponge les 4 millions de francs de déficit cumulé depuis 1990. Aérocity Parc est revendu en 1997, et ferme ses portes en 2002, à cause de problèmes de gestion et de sécurité



Après six années d'abandon, le contexte du parc est racheté en novembre 2007 par la société Family Loisirs, dirigé par André Monfredo, ancien cadre du Groupe Danone. Le site est remanié et a réouvert en mai 2008 sous le nom de Parc Avenue. En 2012, ce parc de loisirs réduit ses attractions et se recentre sur un espace aquatique. Cette décision fait chuter la clientèle, d'autant plus que les clients se plaignent des tarifs excessifs, d'une propreté pas toujours exemplaire avec quelques problèmes en matière de sécurité. Au 30 septembre 2014, Parc Avenue a réalisé un chiffre d'affaires 148.900 Euro, avec un résultat négatif de 374.700 Euro. Fin décembre 2014, Parc Avenue annonce sa fermeture définitive, et la mise en liquidation judiciaire a lieu le 24 novembre 2015. Le Breguet 941 S n°3 est mis en vente au prix de la ferraille.

L'Association Les Ailes Anciennes Toulouse se porte acquéreur en ouvrant une 'cagnotte participative' pour acquérir et transporter l'appareil à Toulouse en 2014/2015.

Escale ardéchoise du Breguet 941 S n°3 © CALM 09/2020