



Ce DHC-4A Caribou du No 35 Sqdn de la Royal Australian Air Force survolant la côte australienne illustre bien la carrière d'un avion peu utilisé dans son pays d'origine mais qui fit une longue carrière sous les Tropiques. Faute de remplaçant il servit pendant 45 ans en Australie (Photo officielle RAAF)

Malgré son nom, évoquant plutôt la neige et le Grand Nord, le Caribou fut utilisé essentiellement en Asie, dans le Pacifique ou en Afrique et, parfois, par des opérateurs d'un genre assez particulier. Mais avant de revenir sur la carrière de ce bimoteur, intéressons nous un peu à sa conception.

Anatomie du Caribou : Le DHC-4 Caribou se présentait comme un monoplan métallique à aile haute cantilever et train d'atterrissage tricycle escamotable. Une de ses particularités était de disposer d'une masse maximale au décollage, d'une masse maximale à l'atterrissage et d'une masse maximale sans carburant identiques, soit 26 000 livres (11 935 kg).

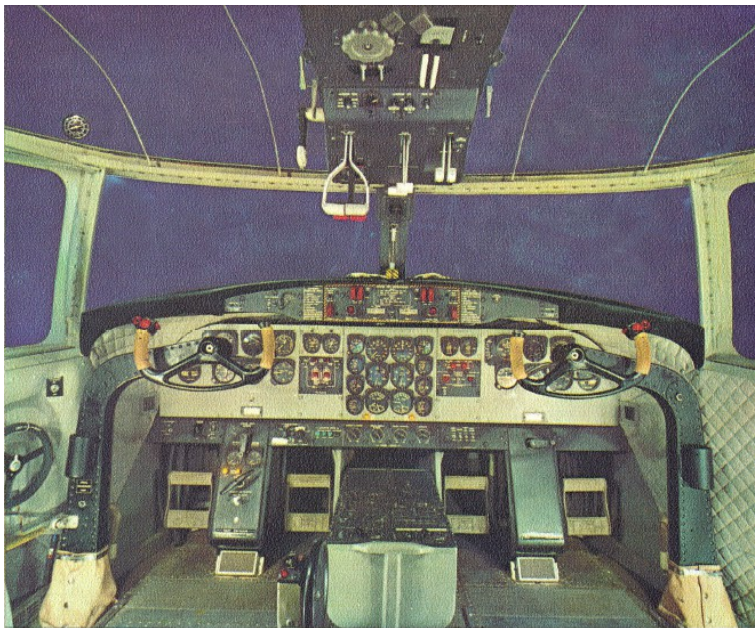
La voilure reposait sur une structure bilongeron et était réalisée en trois éléments. La partie centrale était rectangulaire en plan mais affectée d'un fort dièdre négatif, recevant à ses extrémités les fuseaux-moteurs, les jambes du train principal et les panneaux externes de voilure. Ces derniers, affectés d'un dièdre positif prononcé, avaient une forme trapézoïdale, le bord d'attaque étant normal à l'axe du fuselage et le bord de fuite affectant une flèche négative. La forme de la voilure, en W très aplati, permettait de réduire la longueur des jambes du train principal et d'assurer au pilote un bon champ de vision vers l'arrière.

Fortement hyper-sustentée, la voilure comportait des becs basculant à fente de bord d'attaque dans sa partie externe et des volets à double fente tronçonnés en quatre éléments occupant la totalité du bord de fuite. Les éléments externes, équipés d'un trim à commande électrique, faisaient également fonction d'ailerons par action différentielle. L'ensemble était complété par une cloison d'extrados à mi-vergure. La totalité du carburant était logée dans les panneaux externes de voilure, recevant chacun 10 cellules interconnectées et un dispositif de remplissage rapide d'extrados.

L'empennage était classique, largement dimensionné pour assurer un contrôle efficace de l'appareil aux basses vitesses, avec compensation aérodynamique des surfaces mobiles. Les gouvernes de profondeur comportaient des trim-tabs électriques, la gouverne de direction un trim-tab mécanique.

Le fuselage affectait une section rectangulaire à angles arrondis sur toute la longueur utile de la soute, évoluant ensuite vers une section circulaire à l'arrière. Sa structure comportait trois cadres renforcés situés au niveau des longerons de voilure et de l'ouverture de la porte-cargo, dont les bases étaient reliées par trois longerons longitudinaux supportant le plancher de cabine. L'ensemble constituait une structure très résistante en cas d'atterrissage sur le ventre.

La partie arrière du fuselage était très fortement relevée, intégrant à sa base une porte cargo constituée de deux éléments : une courte section avant pouvant servir de pont de liaison avec le plateau d'un camion et un panneau arrière éjectable en vol. Ce dernier se relevait normalement à l'intérieur de la soute mais pouvait donc aussi être utilisé comme issue de secours.



Extrait d'une brochure commerciale du constructeur, le poste de pilotage du DHC-4A Caribou. La console de radio-navigation est sortie de son logement et le volant à gauche est la commande de pivotement du train avant. Au plafond les commandes moteur et du train d'atterrissage.

La cabine offrait un volume utile de 106,8 m³ pour une longueur de 8,76 m, l'espace dégagé par la porte cargo atteignant 1,85 m de large et 1,19 m de haut. La garde au sol du plancher ne dépassait pas 1,14 m. Outre le transport de matériel, le Caribou pouvait transporter 27 fantassins équipés, assis sur des sièges à armature tubulaire venant se replier le long de la paroi du fuselage ou 33 parachutistes. Une version sanitaire permettait d'embarquer 14 civières en conservant 10 sièges et une version commerciale prévoyait l'installation de 30 sièges.

L'accès à la cabine se faisait normalement par deux portes latérales arrière, utilisables par des parachutistes, un hublot latéral monté sur panneau éjectable assurant une évacuation de secours à l'avant de la cabine. L'équipage disposait d'une issue de secours dans le plafond du cockpit, mais également d'une trappe d'évacuation dans le plancher.

Séparé de la cabine par une cloison percée d'une porte de communication, le poste de pilotage était biplace mais aménagé afin de permettre un pilotage dans de bonnes conditions avec un seul pilote. C'est pour cette raison que la console de contrôle des moteurs et du train d'atterrissage était située au plafond du cockpit, ce qui facilitait la visibilité sur l'ensemble de la planche de bord. Les équipements de radio et de navigation étaient regroupés dans une console montée sur un rail. Encastrée dans la planche de bord, elle venait se positionner entre les pilotes en opération.

Premier bimoteur réalisé par le constructeur canadien, c'est aussi le premier appareil de la firme à posséder un train d'atterrissage escamotable. Les jambes du train principal, se relevant vers l'avant à l'arrière des fuseaux-moteurs, étaient interchangeable et pouvaient être déverrouillées manuellement pour descendre par gravité en cas de panne hydraulique. Le train avant, dont les trappes du logement se refermaient automatiquement une fois le train sorti, se relevait vers l'arrière et disposait d'une double sécurité, manuelle et pneumatique. Conçu et produit par Jarry Hydraulics, cet atterrisseur pouvait supporter une vitesse de descente de 5,3 m/sec. Chaque élément du train était équipé d'un diabolos et pouvait être équipé de skis pour opérations sur surface enneigée. Le diabolos avant étant orientable à 62° de part et d'autre de l'axe, assurant un rayon de braquage au sol de 8,23 m.

Volets, atterrisseur et freins disposent d'un circuit hydraulique autonome, alimenté par une pompe électrique, dont l'alimentation était dissociée des moteurs.



Le Caribou était conçu pour faciliter les opérations de chargement et déchargement. La partie arrière de la porte de la soute se relevait donc vers l'intérieur du fuselage et sa partie avant se transformait en quai de chargement, situé à hauteur d'un plateau de camion comme on peut le voir ici. Ce DHC-4A aux couleurs des forces armées tanzaniennes (JW9002, c/n 243) est vu ici sur l'aéroport de Zanzibar.

Le DHC-4A en chiffres : _Envergure: 29,15m; Longueur: 22,12m; Hauteur: 9,67m; Surface alaire: 84,7 m²; Masse à vide équipé: 8 092 kg; Masse maximale autorisée: 13 000 kg; 2 moteurs en étoile P & W R2000-7M2 Twin Wasp de 1 450ch entraînant des hélices tripales Hamilton Standard à pas réversible; Vitesse maximale autorisée à 2 000 m: 344km/h; Vitesse de croisière économique: 298km/h; Vitesse de décrochage: 109 km/h; Vitesse ascensionnelle initiale: 6,88 m/s, 1,19 m/s sur un seul moteur; Distance de décollage: 220 m, franchissement de 15 m en 361 m; Distance d'atterrissage: 204 m, après un obstacle de 15 m: 376m; Plafond pratique: 7 560 m, 2 682m sur un seul moteur. Distance franchissable avec 45 min de réserves: 320 km avec 3 900 kg de charge, 970 km avec 3 260 kg, 1 770 km avec 2 450 kg.

Les Caribous d'Air America : On a déjà vu que le YAC-1 c/n 4 (57-3080) avait été loué par l' U.S. Army au printemps 1962 à Air America pour évaluation. Doté d'une curieuse immatriculation '333', il fut confié à Fred Walker qui suggéra fortement à l' U.S. Army de faire équiper le Caribou d'hélices à pas réversible : Il n'avait pas apprécié la glissade de l'appareil en bout de piste à l'issue d'un atterrissage court sur le terrain de Pa Doung. Le 12 mai 1962 Fred Walker effectuait avec le même appareil le premier atterrissage sur le nouveau terrain de Long Tieng. Quelques semaines plus tard Air America mettait en service au Laos deux Caribous loués à un opérateur de Taïwan.

Le 1^{er} juin 1962 Air Asia réserva deux immatriculations sur le registre civil de Taïwan pour deux DHC-4 (B-851, c/n 34 et B-853, c/n 52). Ces deux bimoteurs, loués en fait à Air America, auraient du quitter Toronto le 10 juillet 1962, mais seul le second prit la direction d'Edmonton puis d'Anchorage, rejoignant Tainan via le Japon en six jours. Le 22 juillet il était convoyé à Vientiane, au Laos, pour effectuer des transports de personnel entre le Laos et la Thaïlande. A l'occasion d'un passage à Taïwan pour révision en 1963 il reçut des hélices à pas réversible, une peinture anti-corrosion gris clair à titre expérimental et le 'B-' disparut de son immatriculation, la Chine et le Laos ayant rompu toute relation diplomatique.



Le DHC-4A c/n 52 d'Air Asia fut loué dès son arrivée à Taïwan en 1962 à Air America, qui le racheta finalement en 1968. Il était donc immatriculé B- 853, mais la lettre 'B' associée à un nombre impair identifiant un avion immatriculé à Taïwan fut rapidement supprimée, la Laos ayant rompu ses relations diplomatiques avec Taipei. Cet avion reçut à titre expérimental une peinture anti-corrosion gris clair.

Après révision à Taïnan en février 1964, le 853 fut ensuite exploité au profit des gardes-frontières thaïlandais, parachutant hommes et matériel le long de la frontière laotienne jusqu'en 1966. Transféré ensuite à Saïgon et mis à la disposition des forces américaines, il fut finalement acheté par Air America le 5 août 1968 et loué le 3 septembre suivant à l'U.S. Air Force, qui lui attribua le serial 61-2388. Ce serial avait en fait été attribué initialement à un autre Caribou (c/n 45), perdu sur accident en août 1963. Pris en charge par un équipage de convoiage à Taïnan le 27 septembre 1968, il regagna directement les États-Unis.

Quittant Toronto seulement le 22 juillet 1962, le B-851 rejoignit également Taïnan en six jours, puis Vientiane, via Hong Kong et Tourane, le 4 août suivant. Immobilisé pour réparations après avoir heurté des chevaux à l'atterrissage à Vientiane le 30 août, il fut affecté à partir du 7 octobre 1962 à l'un des nombreux programmes d'assistance financés par les États-Unis (USAID) dans la région. Équipé en 1963 d'hélices à pas réversible, il fut utilisé principalement pour acheminer vers les terrains de brousse dispersés au Laos du carburant aviation ou rapatrier vers Udorn, en Thaïlande, des monomoteurs Helio Courier accidentés. En mars 1965 un système de ramassage en vol Fulton Skyhook fut mis en place à Vientiane pour des missions de sauvetage ou d'exfiltration d'agents de la CIA. Transféré en Thaïlande fin 1965, c'est pourtant au Laos qu'il fut endommagé à l'atterrissage le 8 novembre 1967. Réparé à Taïnan, il repartira à Udorn pour être mis à la disposition de l' U.S. Air Force avant d'être finalement stocké à Saïgon le 1^{er} juillet 1971 et vendu à Air America le 23 juillet 1971.

Porté sur le registre civil américain comme N11014 le 29/07/71, le DHC-4 c/n 34 fut ensuite positionné à Saïgon, affecté selon les besoins à des contrats de transport de personnel, la cabine étant alors équipée de 12 sièges, ou de matériel. Début 1975 il assurait uniquement le ravitaillement en carburant des bases d'Air America dotées d'hélicoptères UH-1H. Pour une raison inconnue il dut être abandonné le 29 avril 1975 sur l'île de Côn Sơn, plus connue en France sous le nom de Poulo Condor.



Le DHC-4 '851' (cn 34) avec son système d'accrochage Fulton. L'appareil a conservé le 'fini métal' qu'il avait à la sortie de la chaîne de montage et on distingue un discret marquage 'Air America' à la base du fuselage arrière. (Dave Hickler via University of Texas at Dallas)

C'est en fait après deux ans deux ans d'exploitation des DHC-4 loués à Air Asia qu'Air America décida de commander deux DHC-4A neufs. Immatriculé N539Y (c/n 197), le premier fut pris en compte le 15 décembre 1964 et arriva à Saïgon le 15 décembre. Le second (N544Y, c/n 241) fut acheté le 21 octobre 1965 et réceptionné à Downsvieiw le 8 décembre 1965. Basés à Saïgon et affectés à diverses missions logistiques pour le compte de l'U.S. Air Force dans le cadre du programme d'assistance militaire américain à la République du Sud Vietnam, ils étaient prioritairement chargés des missions de soutien dont la CIA avait besoin. Stockés à Saïgon le 1^{er} juillet 1971, ils reprirent du service en avril 1973 après avoir reçu chacun 12 sièges en cabine. Le N539Y fut en effet détaché à ICCS Air services, division d'Air America chargée de transporter les membres de la Commission Internationale de Contrôle et de Surveillance (ICCS) devant veiller à l'application des clauses des Accords de paix de Paris. Le N544Y était lui placé en réserve en cas d'indisponibilité du premier.

Ces deux bimoteurs auraient du être vendus fin 1974 à un revendeur allemand, mais la transaction échoua. Il quittèrent donc Saïgon en avril 1975 pour rejoindre les Etats-Unis. Ils furent finalement vendus à Omni Aircraft Sales début février 1976, totalisant 10 611 heures (N539Y) et 8 931 heures (N544Y).

En février 1975 Air America décida d'échanger deux C-45 contre le second prototype du Caribou, alors utilisée par Intermountain Air Services pour le lâcher de pompiers-parachutistes. Le N6080 fut bien immatriculé au nom d'Air America mais ne quitta Marana, Arizona, le 6 août 1975 que pour rejoindre Roswell, Nouveau Mexique, revendu à son tour à Omni Aircraft Sales pour 235 000 dollars (6 383 heures).

Air America utilisa surtout des Caribou loués à l'U.S. Army, dont l'immatriculation se limitait aux trois derniers chiffres du serial militaire. Le 27 mai 1964 elle prit en compte à Vientiane les CV-2A c/n 46, 50 et 51 (61-2389, 61-2392, 61-2393) et le CV-2B c/n 85 (62-4149). Le 61-2404 (c/n 67) fut également

brèvement utilisé à cette époque, mais échangé à Udonle 5 juin 1964 avec le 60-5443 (c/n 37) pour une raison inconnue. Fin juin 1964 arriva enfin à Vientiane le 401 (c/n 63, 61-2401).



[Le parking d'Air America sur le terrain de Tan-Son-Nhut en janvier 1970. Au premier plan le DHC-4A N544Y \(c/n 197\), derrière lequel on aperçoit très certainement le N539Y \(c/n 241\) \(Bob Livingstone\)](#)

L'unique CV-2B étant restitué à la 61st Aviation Company le 1^{er} octobre 1964, Air America exploitera donc en permanence jusqu'en 1968 au Laos cinq Caribous pour exécuter des contrats logistiques au profit des forces américaines. Ces appareils servirent occasionnellement de poste de commandement aérien dans des opérations de récupération de pilotes abattus, opérations portant le nom de code de *Victor Control*. Ce fut en particulier le cas du 443 qui supervisa la récupération d'un pilote d'hélicoptère d' Air America le 18 août 1964, ou des 392 et 401, qui se relayèrent les 4 et 5 juin 1965 pour coordonner les opérations de sauvetage d'un pilote de Douglas A-4 de l' U.S. Navy.

La carrière individuelle de ces appareils fut passablement mouvementée et, si l'on fait abstraction des dommages occasionnés par des tirs du sol ou des éclats de mortier durant un stationnement sur un terrain de brousse, le cas du 393 (61-2393, c/n 51) résume assez bien la carrière des DHC-4A d'Air America : Cet appareil fut gravement endommagé à l'atterrissage à Ban Na, Laos, le 6 mars 1966, suite à un problème de reverse. Il ne put être remis en service qu' en janvier 1968, mais le 24 mars une tornade endommagea l'empennage alors qu'il était au parking à Vientiane. Le 5 août 1968 l'atterrisseur principal droit s'effaça durant un atterrissage d'urgence à Ban Houei Sai. Une réparation temporaire fut effectuée sur place pour lui permettre de rejoindre Vientiane le 17 août. Le 29 janvier 1970 il percuta plusieurs hélicoptères après s'être posé à Sam Thong. Finalement, le 4 février 1972, il s'écrasa à l'atterrissage à Pha Khao, Laos, alors qu'il tentait de se poser en surcharge, faisant un tué et 37 blessés, dont les 34 passagers. Il fut abandonné sur place.

Pour autant, Air America ne perdit que deux des 17 Caribous qu'elle loua à l'armée américaine, l'autre étant le 401 (61-2401, c/n 63), abattu durant une mission de parachutage dans le secteur de Saravane, Laos, le 23/11/72 (4 tués).

En février 1965 Air America reçut le 60-5430 (c/n 20), mais six mois plus tard le 443 était restitué à l'Army Aviation et en 1966 était pris en compte le c/n 207 (63-9750), probablement pour compenser la perte temporaire du 393, accidenté à l'a vu le 6 mars.

Bien entendu les Caribous loués à Air America par l'U.S. Army firent l'objet d'un transfert administratif à l'U.S. Air Force le 30 avril 1967, mais les contrats ne furent pas suspendus, bien au contraire, comme on va le voir. Mais le changement de propriétaire devait se traduire par des effets cosmétiques : la livrée brune des bimoteurs fut remplacée par un fini aluminium, puis le radar avant fit son apparition et finalement un marquage Air America fut peint sur le fuselage.

Entre 1968 et 1971 l'Air Force allait attribuer plusieurs nouveaux contrats à Air America, contrats assortis de la location de nouveaux C-7B. C'est ainsi que le 62-4193 (c/n 138) fut brièvement utilisé en mars 1968, puis le 62-12583 (c/n 144) entre juin et octobre 1969.

Le 21 mai 1969, alors qu'il stationnait à Ban Muang Ngan, au Laos, les freins de parc du 392 lâchèrent. Après avoir dévalé seul un terrain en pente sur 45 m, le bimoteur s'immobilisa dans des arbres, environ 15 m en contrebas de la piste. Initialement abandonné sur place, il fut finalement récupéré par un Sikorsky Skycrane de l'Army Aviation, ramené à Udorn, en Thaïlande, réparé et remis en service en juillet 1970.



Le Caribou '392' (61-2192, c/n 50) fut sérieusement endommagé à Ban Nuang Ngan, au Laos, le 21 mai 1969, et aurait dû être abandonné sur place. Mais Air America avait trop besoin de ses DHC-4A. Ailes démontées et allégé au maximum, on le voit ici transporté sous élingue par un Sikorsky CH-54 de l'U.S. Army. Ramené à Udorn RTAFB, il fut reconstruit et reprit du service en juillet 1970 (Photo U.S Army).

Deux nouveaux C-7A (62-4171, c/n 110 et 62-4195, c/n 141) furent mis à la disposition d'Air America par l' U.S.A.F du 22 octobre 1970 au 30 juin 1971, le premier étant utilisé en 1971 pour les déplacements du Roi, ce qui justifia de peindre les armoiries du Laos sur le fuselage. Ils furent remplacés entre février et décembre 1972 par deux autres C-7A (60-5439 et 60-5441, c/n 32 et 35).

Enfin en janvier 1973 le C-7A 60-3762 (c/n 13) rejoignit Vientiane. On peut s'interroger sur l'utilisation réelle de cet appareil, le seul de la flotte Air America à conserver le camouflage standard de l'Air Force. N'oublions pas qu'Air America était une des nombreuses couvertures de la CIA.

Le 389 effectua le dernier vol Air America depuis le Laos, décollant de Vientiane le 3 juin 1974 pour Udorn RTAFB, où les cinq derniers C-7A en service furent restitués à l' U.S. Air Force.

Wallaby Airlines : Début 1960 le DHC-4 fut présenté en Australie, qui recherchait d'un appareil pour succéder à ses Douglas C-47. L'Army souhaita l'acquisition de l'appareil pour équiper un squadron, mais la RAAF, qui mettait en œuvre les avions de plus de 1100 kg, lui demanda de choisir, une décision de principe ayant déjà été prise pour l'achat d'un hélicoptère de type Vertol 107 (H-21) ou Bristol 192. La RAAF passa finalement commande en 1963 de 18 DHC-4A et en janvier 1964 6 pilotes et trois navigateurs du No 38 Sqdn, basé à Richmond, en Nouvelle-Galles du Sud, se rendirent à Toronto pour y prendre en main les premiers Caribous australiens. Trois appareils gagnèrent l'Australie entre le 17 mars et le 22 avril 1964 (c/n 134, 140 et 147) via l'Europe et le Proche Orient, trois autres (c/n 152, 159 et 164) quittèrent Downsvie le 8 mai suivant.

La RAAF attribua au Caribou la désignation 'A4', le serial des appareils étant composé en associant cette désignation au numéro de série, soit par exemple A4-134 pour le c/n 134. Ce bimoteur, le

premier pris en compte, eut une carrière particulièrement courte, puisqu'il fut victime d'un accident à l'atterrissage à Nowra NAS le 1^{er} juillet 1964.

En juin 1964 fut prise la décision de constituer au Sud Vietnam un détachement de la RAAF équipé de DHC-4A en soutien logistique des troupes australiennes venant appuyer les forces américaines. Les six Caribous suivants (c/n 171, 173, 179, 185, 191, 193) gagnèrent donc directement Vung Tau, où s'installait en août le RAAF Transport Flight Vietnam (RTFV). Les pilotes australiens furent rapidement mis dans l'ambiance : le 12 novembre 1964 le A4-185 était atteint par des tirs provenant du sol et six jours plus tard il terminait sa course, train fauché, hors de la piste d'A Ro. Il dut être abandonné sur place, partiellement démonté pour fournir des rechanges aux autres Caribous australiens.

Les six derniers Caribous australiens (c/n 195, 199, 202, 204, 208 et 210) furent eux convoyés jusqu'à Richmond, le dernier arrivant en Australie le 19 octobre. Ils permirent de compléter la dotation du No 38 Sqdn, dont la première mission fut de former les équipages détachés au RTFV. La Nouvelle Guinée offrant un relief montagneux et des conditions climatiques assez proches de celles rencontrées au Vietnam, un détachement de deux appareils (Det A) s'installa à Port Moresby le 13 octobre 1965. Il devint rapidement obligatoire d'y effectuer un stage de deux mois pour les pilotes avant de rejoindre le Vietnam.

Renforcé progressivement par l'arrivée de nouveaux bimoteurs (A4-208 en décembre 1965 et A4-210 en juin 1966), le détachement de Vung Tau devint No 35 Sqdn le 1^{er} juin 1966. Cette unité restera plus connue sous le sobriquet de *Wallaby Airlines*. L'indicatif radio des Caribous australiens était d'ailleurs « *Wallaby* ».



Survolé par un C-123 américain, le A4-185 (c/n 185) quelques jours après son atterrissage raté à A Ro le 18 novembre 1964. Voilure, moteurs et instruments furent récupérés, le fuselage laissé sur place et transformé en poste local de commandement. La RAAF perdra trois DHC-4A au Vietnam. (RAAF)

Malgré la commande de sept nouveaux Caribous (c/n 225, 228, 231, 233, 234, 235, 236), qui arrivèrent à Richmond en deux lots les 25 juin et 21 août, la dotation du No 35 Sqdn ne fut jamais complète. Le A4-173 fit une sortie de piste à Ha Tien en mai 1965. Réparé sur place avec une section d'aile fournie par l'U.S. Army, il fut à nouveau accidenté en mai 1966 à Ba To. Le 30 août 1967 le A4-171 se posa en mer 300 m avant d'atteindre la piste d'An Thoi. En septembre 1969 ce fut au tour du A4-152 de faire une sortie de piste qui l'immobilisa quelques jours et le 29 mars 1970 le A4-193 fut

détruit au sol à That Son par un tir de mortier Viet Cong. Début juin 1971, les Australiens se retirant du Vietnam, le No 35 Sqdn ne conserva à Vung Tau que quatre DHC-4A, deux seulement étant simultanément disponibles. La dernière mission eut lieu le 13 février 1972, la totalité de l'escadron étant regroupée à Richmond le 19 suivant.

Entre temps le No 38 Sqdn avait perdu deux appareils en Nouvelle-Guinée, le A4-202 le 6 mars 1965 et le A4-147 le 6 octobre 1968. Pour maintenir la dotation complète des deux escadrons, quelques Caribous étant rentrés du Vietnam à bout de souffle, quatre DHC-4A furent encore commandés. Ils arrivèrent à Richmond en juin 1968 (c/n 264), août 1969 (c/n 275), décembre 1969 et juin 1971 (c/n 299). Le No 38 Sqdn perdit un nouvel appareil en Nouvelle Guinée (A4-233) le 28 août 1972.

En 1974 le No 35 Sqdn fut transféré à Townsville, tandis qu'en 1975 quelques bimoteurs du No 38 Sqdn étaient repeints en blanc pour participer à des missions de paix sous mandat de l'ONU. C'est ainsi qu'entre mars 1975 et novembre 1978 un Caribou (A4-264) stationna à Rawalpindi, au Pakistan, dans le cadre de l' UNMOGIP, afin de surveiller la frontière indo-pakistanaise. Entre août et octobre 1975 un autre Caribou (A4-140) fut mis à la disposition de la Croix Rouge pour une mission humanitaire au Timor Oriental. Cet avion fit l'objet d'un détournement, contraint par des hommes armés à transporter 54 personnes fuyant les troupes indonésiennes jusqu'à Darwin.

L'indépendance de la Papouasie-Nouvelle Guinée entraîna la dissolution du détachement de Port Moresby le 17 janvier 1976, même si les Caribous continuèrent régulièrement à fréquenter la Nouvelle Guinée, au profit cette fois de la Papua New Guinea Defence Force.



Cette image du A4-191 (DHC-4A cn 191) de la RAAF au parking à Vung Tau en 1964 montre avec quelle facilité le moteur et tous les accessoires associés étaient accessibles (Photo RAAF).

Début 1977 le No 35 Sqdn devint la seule unité de la Royal Australian Air Force opérant à la fois sur avions et sur hélicoptères, avec l'arrivée de quelques Bell UH-1, qui furent transférés à la Royal Australian Army en novembre 1989.

18 A4 étaient toujours en service dans la RAAF en 1986, malgré la perte du A4-264, qui fit une sortie de piste à Camden le 4 juillet. On envisageait alors d'équiper ces appareils de turbopropulseurs. Mais ces derniers accusaient seulement 550 kg sur la balance contre 1 815 kg pour un Pratt & Whitney R2000 et les problèmes techniques associés furent jugés trop importants.

En 1990 plusieurs Caribou assurèrent des vols humanitaires au profit des habitants Nouvelle-Galles-du-Sud, victime de graves inondations et le A4-235 passa quelques semaines au Cambodge sous les couleurs de l'ONU durant les élections. Cet avion fut perdu sur accident le 23 novembre 1991. En

1992 le No 38 Sqdn s'installa à Amberley, près de Brisbane, multipliant les détachements au profit de régions isolées d'Australie. De 1999 à 2001 le No 38 Sqdn fournit également en permanence entre deux et quatre appareils à la force multinationale chargée de maintenir la paix au Timor.

Le No 35 Sqdn fut finalement dissout en 2000, transférant ses huit Caribous au No 38 Sqdn, qui disposait encore de 14 bimoteurs en septembre 2002. La question du remplacement de ces appareils fut à nouveau soulevée, mais faute de disposer d'un autre avion de transport tactique, la RAAF décida de moderniser la flotte pour prolonger la carrière des DHC-4A jusqu'à l'horizon 2010.



[Au cours des années 1980 les Caribous de la RAAF adoptèrent une livrée vert-olive uniforme, comme le A4-235 que l'on voit ici survolant la Nouvelle-Galles du Sud enneigée. \(Defence Public Relations\)](#)

En 2003 deux DHC-4A australiens participèrent à la mission inter-régionale chargée de résoudre une crise politique dans l'archipel des Salomon.

Le 5 septembre 2008, alors que le No 38 Sqdn venait de s'installer à Townsville, le A4-285 fut endommagé à l'atterrissage à Efogi, en Papouasie-Nouvelle Guinée. On pensa à un atterrissage trop rude, mais l'inspection de l'appareil révéla une fatigue inquiétante de la cellule, cet appareil étant pourtant un des derniers Caribou mis en service. L'heure de la retraite avait sonné pour un avion en service dans la RAF pendant 45 ans. En 2009 arrivèrent les premiers Beech 350 King Air et le 27 novembre 2009 le A4-140 effectua le dernier vol d'un Caribou dans la RAAF. Décollant de Twonville, il rejoignit Canberra et les collections de l'Australian War Memorial.

En septembre 2011 la firme Amrock Aviation Pty Ltd a annoncé avoir acheté sept de ces appareils, placés en stockage longue durée après leur retrait pour assurer des vols humanitaires en Papouasie-Nouvelle-Guinée et dans les îles Salomon, projet qui semble s'être heurté à des problèmes réglementaires. Deux autres bimoteurs (c/n 210 et 234) et le stock de rechanges des surplus de la RAAF furent mis à la disposition de The Historical Aircraft Restoration Society, qui espère les maintenir en état de vol durant une vingtaine d'années. Composée uniquement de bénévoles, HARS a présenté ses deux Caribous ensemble au meeting d'Avalon en mars 2013.

Ailleurs en Asie : C'est en 1971 que la South Vietnam Air Force (VNAF) reçut les premiers C-7A transférés par l'U.S. Air Force. Un 427th Transport Squadron fut constitué à Phu Cat, suivi au début de l'été 1972 du 429th Transport Squadron. La formation du 431st Transport Squadron, toujours à Phu Cat, quelques mois plus tard entraîna le transfert des deux premières unités à Danang, puis en mars 1973 les 429th et 431st TS firent mouvement sur la base de Tan Son Nhut, près de Saigon. Certains auteurs font état de deux autres unités, les 417th et 419th Transport Squadron, mais les références à ces deux unités sont trop floues pour être confirmées.



Les Caribous de la Royal Australian Air Force ne furent retiré du service que le 27 novembre 2009, occasion pour le A4-299 du 38 Squadron de recevoir une décoration commémorative (Photo RAAF)

Au total ce sont 33 C-7A et 19 C-7B qui furent remis aux Sud-Vietnamiens, mais ceux-ci se révélèrent incapables d'assurer l'entretien de ces appareils, tant en raison de problèmes de corrosion et de fatigue des cellules que par manque de pièces détachées. Moins du quart des appareils cédés par les Américains restèrent en service pour des missions d'entraînement ou de transport de proximité, les autres étant stockés à Pleiku, Danang ou Tan Son Nhut. L'orsque les forces communistes prirent le contrôle du pays sept C-7A parvinrent à rejoindre la base américaine d'U-Tapao, en Thaïlande, tandis que 33 autres passèrent aux mains des nouveaux maîtres du pays. L'Aviation de l'Armée Populaire parvint à utiliser une partie de ces avions jusqu'en 1988.

Comme les Caribous destinés à l'Australie ou à l' U.S. Army au Vietnam, les DHC-4A indiens furent convoyés via l'Atlantique Nord, l'Europe et le Proche Orient. Celui-ci (c/n 183, serial BM783), est vu en transit sur la base de la RAF de Northolt le 26 juillet 1964.



Fin 1962 le gouvernement indien loua à l' U.S. Army deux AC-1 (61-2597, c/n 75 et 61-2599, c/n 77) pour évaluation dans les régions montagneuses du pays. Ces deux bimoteurs devaient rester sur place, pris en compte par l'indian Air Force avec les les serials BM768 et BM769. Le second fut même utilisé comme bombardier durant le conflit indo-pakistanaï de 1971. Réformé en 1990. Il est aujourd'hui en exposition statique au musée militaire de Shillong.

Cette expérimentation ayant donné de bons résultats l'Inde passa commande de 16 DHC-4A qui furent livrés entre le 9 avril 1963 et le 20 juillet 1964. Immatriculés BM770 à BM785 (c/n 121, 131, 137, 143, 146, 148, 155, 157, 162, 169, 176, 178, 181, 183, 187 et 189), ils furent versés au 33 Sqdn de

Ganhati. Quatre appareils supplémentaires (c/n 265/268, serial M932/M935) furent achetés en 1968 et livrés entre juin et juillet, et quatre achetés sur le marché de l'occasion en 1981 (M2166, c/n 28, M2167, c/n 83, M2168, c/n 94 et M2196, c/n 31).

Le remplacement des Caribous indiens par des Antonov An-32 débuta en 1986 pour s'achever en 1991. Fin 1996 les sept derniers exemplaires furent rachetés par Pen Turbo Aviation Inc.

Entre le 7 mars et le 14 avril 1966 à Tentara Udara Diraja Malaysia (TUDM) ou Royal Malaysian Air Force prit livraison à Downsview de quatre DHC-4A (c/n 245/248, serial FM1100/1103). Ces appareils quittèrent ensemble Toronto le 26 avril pour se poser le 15 mai 1966 à Kuala Lumpur. En septembre ils furent affectés au No.8 Skuadron de Labuan RMAFB. Le FM1101 fut détruit sur accident le 12 janvier 1967 à Meligan, Sabah.



L'Indian Air Force commanda 16 DHC-4A, un appareil répondant bien à ses besoins dans les régions montagneuses et ne disposant que d'infrastructures sommaires. Le premier fut livré en 1963, leur remplacement par des Antonov An-32 s'effectuant progressivement entre 1986 et 1991. (Photo IAF)

Neuf nouveaux appareils furent pris en compte entre mars et juillet 1969 (c/n 270, 273, 274 et 276/281, serials FM1104/1112), compensant la perte du c/n 246 et permettant l'équipement d'une seconde unité, le No.1 Skuadron basé à Kuala Lumpur/Simpang Airport. Un appareil isolé fut encore acheté en 1971 (c/n 296, FM1113) puis quatre en 1972 (c/n 304/307, FM1114/1117). Livrés entre les 8 décembre 1972 et 19 mars 1973, ces machines furent les derniers DHC-4 à sortir d'usine.

L'armée de l'air royale malaise fut l'utilisateur de Caribou connaissant le taux d'accidents le plus élevé, avec neuf avions perdus en opérations pour 18 mis en service. Mais le DHC-4 connue en Malaisie une carrière très longue, son retrait n'intervenant qu'à la fin des années 1990.

L'utilisation d'un DHC-4A d'Air America (853, c/n 52) en soutien des garde-frontières thaïlandais début 1964 n'est certainement pas étrangère à l'achat de trois DHC-4A par la Royal Thai Border Police. Le premier (Serial 12251, c/n 251) arriva à Bangkok le 14 novembre 1966 mais s'écrasa le 24 mars 1970 dans la Province de Chiang Rai. Entre temps un second appareil (Serial 12257, c/n 257) avait été livré fin 1967 et le troisième (Serial 12271, c/n 271) se posa à Bangkok-Don Muang Airport le 11 mars 1969. Ces deux derniers appareils ne furent retirés du service qu'en janvier 1991 et juillet 1996 respectivement.



Escale maltaise pour ce DHC-4A (c/n 278) de l'armée de l'air royale malaise, vu à Luqa le 23 juin 1969

Les globe-trotters de la RCAF : Dès que l'intérêt de l'U.S. Army pour un produit canadien fut connu le Ministère de la Défense canadien prit la décision de soutenir le projet. On a vu que le premier prototype, acheté par le Gouvernement Canadien, fut modifié avec des turbines dans le cadre du programme Caribou II.

Le 12 juillet 1960 le tout nouveau gouvernement congolais demanda l'intervention de l'ONU, incapable de faire face à la fois à la sécession du Katanga et à l'arrivée de troupes belges chargées de protéger les intérêts de l'ex puissance coloniale. L'UNTSO (United Nations Truce Supervisory Organization) fut mise en place dans les semaines qui suivirent. Les Nations Unies pressèrent le Canada de participer pour des raisons linguistiques, mais face à l'absence de structures logistiques appropriées dans le pays le gouvernement canadien décida dans l'urgence de commander 4 Caribou pour assurer les missions logistiques, à l'usage exclusif des éléments canadiens, ce que le Secrétaire Général des Nations Unies Dag Hammarskjöld refusa.

La commande fut cependant maintenue, les CC-129 Dakota (Douglas C-47) de la 115 Air transport Unit opérant dans le Sinaï ayant grand besoin d'être remplacés. Opérant dans le cadre de La Force d'Intervention n° 1 des Nations Unies (UNEF 1), mise sur pieds en Égypte en novembre 1956 après la Crise de Suez, la 115 ATUnit avait été constituée en janvier 1957 et s'était installée en septembre suivant à El Arish.

Le premier des quatre CC-108 Mk 1A destinés à la RCAF fut en fait le dernier Caribou de présérie (CF-LVA, c/n 9), mis au standard après sa tournée mondiale et livré à la RCAF le 8 août 1960 (Serial 5320) en compagnie des c/n 10 et 11 (Serial 5321/5322). Le dernier (Serial 5320, c/n 12) fut pris en compte le 28 octobre suivant par la No 102 (K) Unit, unité composite stationnée à Trenton gérant les moyens aériens mis à disposition des Nations Unies.

Le 4 juillet 1963 une mission d'observation des États-Unis fut mise en place au Yémen (UNYOM). C'est encore la RCAF qui fournira l'élément aérien en constituant la 134 ATU, dont les deux CC-108 furent fournis par la 115 ATU. Ces appareils regagnèrent El Arish six mois plus tard, mais la dispersion des Caribous entre El Arish et Sanaa n'avait pas été sans poser quelques problèmes, justifiant la commande de quatre CC-108 Mk 1B (c/n 113, 115, 166, 206, serial 5324/5327). Ils furent pris en compte par la No 102 (K) Unit entre le 23 avril et le 1^{er} septembre 1964. Enfin le premier prototype (5303, c/n 1), ayant achevé un programme d'essais de 220 heures avec ses turbines General Electric

YT-64, fut remis au standard DHC-4A par de Havilland, restitué à l'État Canadien et mis à son tour au standard Mk 1A le 15 juillet 1964.



Le CC-108 serial 5321 (c/n 11) fut l'un des deux Caribous affectés durant six mois à la No 134 Air Transport Unit mise sur pieds au Yémen dans la cadre de l'opération UNYOM en 1963. Comme le Beaver que l'on aperçoit à droite, le bimoteur peint en blanc avec un double marquage : Celui de la RCAF à laquelle il appartient et celui de l'ONU.

Une arrivée d'autant plus appréciée que fin 1964, toujours à la demande des Nations Unies, trois officiers, cinq techniciens de maintenance et un Caribou de la No 102 (K) Unit furent envoyés au Cachemire pour renforcer l'UNMOGIP, force multinationale chargée depuis 1949 de veiller au cessez-le-feu sur la frontière indo-pakistanaise. La présence des observateurs de l'ONU n'empêcha pas la reprise des hostilités en août 1965.

Le 8 septembre 1965 des chasseurs pakistanais North American F-86 mitraillèrent le terrain de Srinagar, en Inde, où stationnait le 5384. Le bimoteur prit feu, devenant le seul et unique Caribou perdu en opérations par la RCAF. L'épave fut démantelée sur place et renvoyée au Canada, à l'exception de la pointe avant. Elle fut en effet utilisée pour remettre en service le 5320, accidenté à l'atterrissage à Kakorpar, Inde, le 27 octobre 1965 et réparé sur place.

Après le cessez-le-feu du 23 septembre 1965 l'ONU mit en place un dispositif renforcé au Cachemire, l'UNIPOM, disposant entre autres de trois Caribous formant la 117 ATU. En mars 1966 la participation canadienne fut réduite à un seul CC-108, mis en œuvre par le No 102 Composite Unit Detachment.

Fin mai 1967 la Guerre des Six Jours entraîna l'évacuation d'El Arish, les trois derniers Caribou de la 115 ARU se posant à Trenton le 20 juin 1967.

Le 8 juillet 1968 la No 102 (K) Unit, dissoute, fut réactivée comme 424^e Escadron de transport dans le cadre de la réorganisation des Forces Armées Canadiennes. Quelques semaines plus tard le détachement au Cachemire voyait son Caribou remplacé par un Twin Otter.

Devenu Escadron de Transport et de Sauvetage, le No 424 (TR) Sqdn, disposant de huit CC-108, se spécialisa finalement dans les opérations sanitaires. Ainsi cinq Caribous furent envoyés plusieurs semaines durant au Pérou après le terrible tremblement de terre du 31 mai 1970. La RCAF céda finalement en juin 1971 ses appareils à la Tanzanie.



Les neuf CC-108 Caribous pris en compte par la RCAF ne furent pratiquement utilisés que dans le cadre des mandats de l'ONU. Ils furent donc toute leur carrière avec une livrée blanche. On peut comparer cette photo du 5327 (c/n 206), vu à Trenton à la fin des années 1960 avec celle du 5321 vu à Sanaa en 1963. Si la cocarde de fuselage n'a pas changé, le drapeau unifolié peint sur la dérive a été adopté en 1965. Cet appareil fait partie des huit Caribous cédés en 1971 à la Tanzanie.



Dernier Caribou livré à la Royal Australian Air Force, le A4-299 est arrivé en Australie en juin 1971. Affecté au No 38 Sqdn, il ne fut pas utilisé au Vietnam. Victime d'un affaissement de la jambe gauche du train d'atterrissage en mai 1989, il participa aux opérations de ravitaillement des populations de Nouvelle-Galles du Sud après les inondations d'avril 1990. C'est avec ce camouflage, le dernier adopté par les Caribous australiens, qu'il participa aux meetings aériens d'Avalon en 2001 et 2005.



Le No 35 Sqdn de la Royal Australian Air Force fut constitué au Vietnam dans le prolongement du détachement australien créé à Vung Tau en 1964. Replié à Townsville, il fut entre 1977 et 1989 la seule unité de la RAAF équipée à la fois d'hélicoptères et d'avions, comme le montre cette photo d'un Caribou et d'un Bell UH-1 survolant Townsville. En dessous trois Caribous du No 38 Sqdn peints en blanc pour les besoins d'une mission sous mandat des nations Unies, en route vers le Timor.

Ci-dessous le DHC-4A c/n 271 de la Royal Thai Border Police devant l'usine de Havilland of Canada.



