



BATTEMENT DE PLUMES - N° 3

Le bulletin d'information de l'Aéro-Club Régional de Caen

... Et voici le n° 3 ! Va-t-on devoir monter notre propre imprimerie et embaucher ? A la vitesse où disparaissent les tirages papier déposés au club house, on peut se le demander ! Cela montre au moins une chose, c'est que ce dernier a de l'avenir malgré l'informatique. Effectivement, qu'y a-t-il de mieux que des feuilles de papier que l'on peut tenir dans les mains, tourner à loisir, passer à autrui et relire autant de fois que l'on veut ? Bref, c'est encourageant !

LA SIMPLICITE D'ABORD...

Avant, c'est-à-dire il y a bien longtemps, nous avions un seul carnet de licence dans lequel étaient inscrites les visites médicales et les qualifications. Comme c'était sans doute beaucoup trop simple, nous disposons désormais de trois carnets ce qui est tout de même un grand progrès. Il en est de même pour la formation, d'autant comme vous le savez certainement, les deux langues officielles en Europe sont le français et l'anglais donc nous parlerons désormais de plus en plus en anglais dont pour mémoire quelques brefs extraits :

EU : European Union - ATO : Approved Training Organisation - AIRCREW : équipage (aérien) - JAR : Joint Aviation Requirements établis par les JAA (Joint Aviation Authorities,) - FAR : (Federal Aviation Regulations) établis par la FAA américaine (Federal Aviation Authority) - EASA : European Aviation Security Agency - LAPL : Light Aircraft Pilot Licence - PPL : Private Pilot Licence - Medical Certificate - FCL : Flight Crew Licence - Standart : norme ou règlement - ICAO : International Civil Aviation Organization - BroKeN (BKN) : se dit pour le niveau des nuages fragmentés - OVerCast (OVC) pour la base couverte à 95% de nuages - CLEAR (CLear ou NSC pour No Signifiant Cloud) si le ciel est sans nuage - CAVOK (Cloud And Visibility OK) si la visibilité horizontale et verticale est totale - Crew : équipage... Et naturellement : aircraft : avion

Bref, ce n'est sans doute qu'un début... Il ne s'agissait là que d'un aperçu mais la langue de Molière peine parfois un peu à s'y retrouver alors que la France est tout de même le berceau de l'aviation et de l'aérostation, même s'il est juste d'affirmer que dans le monde de l'aviation nous nous devons de tous parler le même langage avec les mêmes mots ayant la même signification. Ceci est d'autant plus vrai que régulièrement ont lieu des offensives de la part de la DGAC pour que les pilotes privés maîtrisent suffisamment la langue de Sherlock Holmes afin de pouvoir pénétrer dans les TMA et les CTR des grands aéroports. Si l'on peut estimer qu'ils ne sont pas nombreux (Paris, Lyon, Nice, Bâle-Mulhouse, etc.) l'emprise de leurs zones est grande et ne pourra que prendre de l'importance, comme le volume du trafic aérien commercial. Au moins pour le moment, on voit donc mal la majorité des pilotes privés répondre à cette exigence même si, sur le fond, on peut comprendre mais cependant mieux vaut certainement parler un bon français à la radio qu'un mauvais anglais ce qui a déjà valu de graves incompréhensions y compris chez les pilotes professionnels.

FUTURS PILOTES ?

On ne sait pas mais en tout cas, à part vraiment les tout petits et encore... il y avait de l'intérêt dans les troupes ! Jeudi 1^{er} mars dernier, nous recevions les enfants, les parents et les accompagnateurs du centre de loisirs et de vacances d'ifs, soit environ une bonne trentaine de visiteurs arrivée par car ou en voiture personnelle. Ne le cachons pas, ce fut un réel plaisir et sans plus de commentaire, il suffit de regarder les photographies ci-dessous puis d'observer l'attention de chacun.

La visite des installations commença vers 14 h pour ne se terminer qu'à 16 h 45. Tout d'abord, une présentation de notre aéroclub puis visite du hangar avions où deux yeux par visiteurs ne suffisaient manifestement pas. Ensuite, Klifa nous fit l'honneur de nous accueillir dans son atelier où se trouvait le DR 400 VC (Victor Charlie) en révision 100 heures ce qui permit d'en observer le moteur. On peut seulement regretter qu'il ne fut pas possible à quelques enfants accompagnés de visiter la tour... Dommage !

Quoi qu'il en soit, cette expérience montre une fois de plus l'intérêt des enfants pour les choses de l'air, surtout qu'ils peuvent voir, toucher et monter dans les avions ce qui est toujours pour eux une expérience très importante et même certainement merveilleuse pour beaucoup. Nul doute qu'une fois rentrés au centre social, les commentaires et les questions ont dû aller bon train.

Conclusion : à recommencer chaque fois que possible... Et, puis, c'est comme cela que les Anciens restent jeunes, au moins dans leur tête !



C'est très sérieux !.. Photos Jack Maguy et J-M Truchet

VOLS DECOUVERTE

Depuis l'arrêté du 25 août 2016 entre la DGAC et la FFA, l'expression BAPTEME DE L'AIR est désormais remplacée par VOL DECOUVERTE, ce qui évidemment change tout, surtout sur le papier !

Suivant cela, notre Chef pilote préféré, Nicolas AUGER, a organisé deux réunions pour les pilotes susceptibles d'effectuer ce type de vol, pour la première le 23 mars et pour la seconde, le 06 mai prochain.

L'objet consistait à rappeler et à préciser la réglementation en matière de vols découverte pour les pilotes de l'ACRC habilités et à leur apporter les compléments nécessaires, précisant en cela que les instructeurs n'effectuent pas de vols découverte de manière à être disponibles pour l'école et les renouvellements de licences et/ou de qualifications. Outre la réglementation en vigueur, deux signatures sont nécessaires pour être habilité, soit : celle du Président de l'association et celle du Chef pilote suivant les capacités et le statut du pilote concerné, à savoir :

- 200 heures comme commandant de bord après l'obtention de la licence, soit commandant de bord plus double-commande.
- Avoir effectué au moins 25 h de vol durant les 12 derniers mois auxquelles s'ajoutent au moins 3 décollages et 3 atterrissages dans les 90 derniers jours sur ce même type ou la même classe d'appareil.
- Visite médicale à jour.
- Disposer de la licence PPL (pour l'ACRC).

Evidemment, les vols découverte doivent être effectués en conditions VFR avec retour obligatoire sur la plate-forme aéroportuaire, sans escale ailleurs.

Ce compte-rendu et toutes les dispositions qu'il précise est disponible au secrétariat comme sur le site de l'ACRC. Pour mémoire, la réglementation en matière de vols découverte se trouve sur le site internet de la DGAC. Cependant, la FFA a également émis des FICHES PRATIQUES - VOLS DE DECOUVERTE qui reprennent évidemment la réglementation officielle mais qui peuvent aussi comporter des éléments complémentaires, voire plus restrictifs. Le cheminement sur Internet pour les trouver est le suivant :

Mots clefs : FFA REGLEMENTATION VOL DECOUVERTE. Cinq fichiers sont alors accessibles, à savoir :

- VOL DE DECOUVERTE FFA
- ARRETE COMPLET SIGNE PAR LA DGAC-FFA (25.08.2016)
- GESTION SECURITE DES VOLS DE DECOUVERTE FFA
- BONNE LECTURE ET BONS VOLS - COMMISSION FORMATION DE LA FFA
- VOLS DE DECOUVERTE VOLTIGE.

VOUS AVEZ DIT... PASSAGERS A BORD ?

Que les choses soient claires, le pilote d'un avion de tourisme, comme d'un ULM est le commandant de bord. A ce titre, il ne peut que respecter la réglementation en vigueur laquelle est très claire afin d'éviter la notion de transport aérien.

Lorsque nous emmenons la famille, des amis ou autres en vol, soit le geste est généreux, autrement dit gratuit, soit les membres à bord partagent les frais mais il ne peut exister aucun bénéfice financier pour le pilote, sous-entendu aucune rémunération pour cela.

Ceci étant précisé, il n'est pas non plus inutile de rappeler les dispositions en la matière dont en particulier les gestes de sécurité :

- Pour chaque passager, y compris pour les enfants, faire boucler, déboucler puis reboucler la ceinture de sécurité.
- Montrer la manœuvre de fermeture-ouverture de la verrière.
- Indiquer le fonctionnement des aérations.
- Indiquer où se trouvent les sacs en papier en cas d'indisposition.
- Rappeler au passager avant de ne pas gêner les commandes.

3

Concernant la descente des passagers depuis l'avion, en l'absence d'un membre de l'ACRC aidant à cela, afin d'éviter tout incident (talon(s) dans la toile, chute, etc.) c'est au pilote de l'appareil d'assurer cette fonction. Par conséquent, s'il ne dispose pas d'un aide qualifié pour cela, il doit descendre avant lesdits passagers.

Enfin, aucune personne ne doit rester sur le tarmac dès que les passagers sont installés dans l'avion et avant que le pilote n'y monte. Il en est de même après le vol.

PLATE-FORME DE CO-AVIONNAGE WINGLY

Tout cela amène directement à cette nouvelle proposition qui ressemble un peu à BLA BLA CAR, autrement dit : la plate-forme de co-avionnage WINGLY. En résumé, un pilote désirant se rendre à Clermont Ferrand et constatant que des personnes, pas nécessairement membres des activités aériennes mais ayant le même souhait, peuvent s'entendre pour effectuer ensemble le voyage. L'inverse est naturellement tout aussi possible. Dans ce cas, il s'agit de personnes passant une annonce espérant ainsi trouver un pilote pour les emmener à tel ou tel endroit, d'autant qu'avec Wingly le village est mondial !

La FFA a donc pour cela précisé la règle du jeu et l'ACRC lors de son dernier conseil d'administration le 24 février dernier en a validé le principe mais à titre d'essai avec analyse en cours d'année et sous les réserves suivantes :

- Etre PPL et évidemment en règle avec la licence, l'assurance FFA, la visite médicale, etc.
- Adopter un comportement et un respect des règles du club, irréprochables.
- Recevoir l'accord du Chef pilote et du Président.

Toutefois, il faut être conscient qu'en général le pilote ignorera tout des passagers qu'il sera amené à transporter et peut-être même de leurs exigences. Ensuite ne pas oublier qu'il est le seul responsable du vol et qu'à ce titre il lui appartient de ne pas succomber aux pressions pouvant être exercées sur lui dont les conséquences d'une dégradation de la météo, comme un changement de destination ou de programme. D'où le principe de base en aviation légère : *"moyen rapide pour gens pas pressés !"*.

Enfin, ce partenariat implique un partage scrupuleux des frais entre le(s) passager(s) et le pilote. Les vols contre bénéfice financier pour ce dernier sont donc exclus.

Pour finir, sur ce point, la situation n'est pas différente avec celle rencontrée lors de vols avec des amis. Soit le pilote prend à sa charge l'ensemble du vol, soit chacun partage équitablement les frais.

Pour plus de précision, les intéressés se rendront utilement sur le site WINGLY et sur celui de la FFA où ils obtiendront toutes les précisions nécessaires.

L'ASSEMBLEE GENERALE DU DIMANCHE 22 AVRIL 2018

Quoi que l'on puisse dire, il n'y avait pas foule... Effectivement, sur environ 200 adhérents que compte l'association, soit 144 ayant droit de vote, seulement 42 se sont déplacés, soit à peu près 29 % auxquels s'ajoutent les pouvoirs. Pas de quoi crier victoire ! Sans entrer dans les détails qui seront exposés dans le compte-rendu, on peut retenir deux points essentiels, à savoir :

- Une sensible diminution des heures de vol, soit environ 11% sur l'année 2017 dont en particulier pour les vols hors école, cette dernière étant par ailleurs très soutenue.
- Une trésorerie qui reste saine mais néanmoins amputée de cette baisse d'activité mais aussi par l'acquisition du DR 500 PRESIDENT.

Il est donc particulièrement important que 2018 soit plus favorable sachant que l'équilibre des comptes nécessite à ce jour environ 2 600 heures de vol par année. Notre Président, Wilbert Bérard, a rappelé l'utilité y compris pour l'entraînement, à minima d'organiser des promenades aériennes à deux ou trois pilotes ce qui limite les frais pour chacun sachant que dans un rayon de 100 à 150 km les circuits ne manquent pas. On peut également rappeler l'intérêt pour les épouses et compagnes motivées de prendre quelques leçons ce qui entre aussi parfaitement dans le cadre de la sécurité des vols. Reste évidemment les actions individuelles de communication et de sponsoring, toujours bienvenues...

Enfin, trois postes d'administrateurs étaient à pourvoir dont celui du Président qui s'est représenté. Ainsi, deux le seront par les dévoués Dominique Lireux et Florent Mirieu de Labarre.

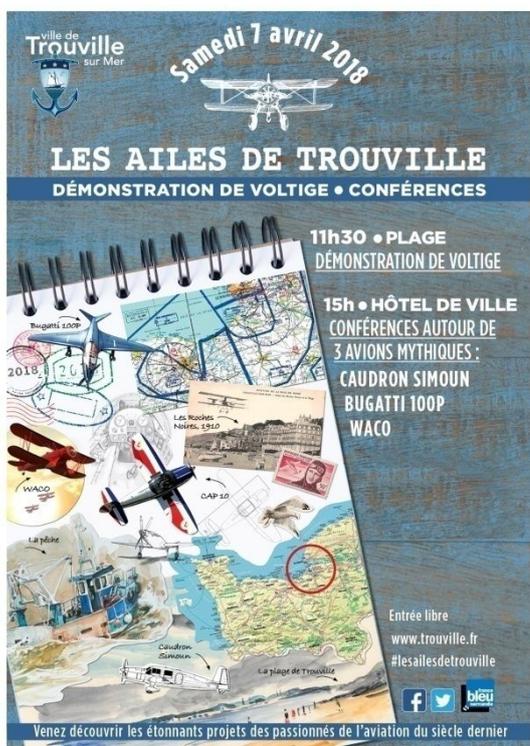
Le CA est donc désormais constitué comme suit sachant que le poste de secrétaire doit être confirmé :

Président : Wilbert Bérard - Vice-président : Jack Maguy - Secrétaire : Florent Dubos - Secrétaire adjoint : Denis Gautier - Trésorier : Séphane Lebelanger - Trésorier adjoint : Christophe Imboden

ADMINISTRATEURS

Claude Steinmetz - Vincent Pesnel - Jean-Marc Truchet, Eric Duval, Dominique Lireux et Florent Mirieu de Labarre, soit au total 12 personnes.

VOLTIGE A TROUVILLE



Le samedi 8 avril 2018 à partir de 11 h 30, la Mairie de Trouville organisa une journée aéronautique sur la plage pour assister à une démonstration de voltige pendant laquelle notre GGT national (Patrick Gigot) a présenté avec grande maîtrise et grand succès notre CAP 10 F-GNCV. Comme sur les cartes aéronautiques nous n'avons pas trouvé d'aérodrome à Trouville, la seule solution serait alors de réquisitionner une partie de ladite plage pour cela, si possible à marée basse... Succès garanti comme pour cette journée du 8 avril dernier. Question à 10 cts HT : pourquoi à quelques encablures la promenade de bord de mer à Houlgate s'appelle-telle Roland GARROS ?

Tout simplement parce qu'il était un habitué de la station balnéaire et qu'il y établit le 04 septembre 1909 un nouveau record d'altitude à 4 960 m au-dessus de la plage à bord de son biplan Blériot XI-80.

Toutefois, une panne de moteur l'empêchera de monter plus haut mais ce ne fut que partie remise puisqu'il atteindra 5 610 m au-dessus de Tunis le 11 décembre 1912 à bord d'un Morane Saulnier type H à moteur 80 CV. Puis, 23 septembre 1913 il traversera la méditerranée depuis la base de Fréjus jusqu'à Tunis, soit 780 km en 7 h 53.

Roland Garros sera tué au combat aérien le 05 octobre 1918 à Vouziers (Ardennes) la veille de ses 30 ans. Pour la petite histoire, il se dit que Roland Garros se chargera du baptême de l'air de Sacha Guitry. En descendant tout pâle de l'avion, ce dernier voit une jeune femme se précipiter vers lui, disant : "Ce que j'ai eu peur !" Ce à quoi Sacha Guitry aurait répondu : "Tiens, vous aussi !". Ca c'est de l'humour !..

LE RETOUR DU CAP 231

Accidenté au niveau de la lame droite du train d'atterrissage lors d'un entraînement équipe de France le 07 juillet 2017 à Jonzac-Neulles, le CAP 231 F-GRSL, appareil basé à l'ACRC, fut réparé chez AIR MENUISERIE (partiellement ancienne équipe d'Auguste Mudry). Il est à nouveau sous le hangar et a effectué son premier vol à Carpiquet le 14 mars dernier. Puisque l'on parle voltige, reste encore pour l'équipe d'NCV (Normandie Caen Voltige) menée par l'incontournable Patrick Gigot, quelques points à régler avec le DTO (Declared Training Organisation) en ce qui concerne l'école.



Le CAP 231 comme presque neuf après réparation, à nouveau dans le hangar avions. Photo. JMT. 26 avril 2018

**REPORTAGE...
MIRACLE A CARPIQUET ?..**

Notre JODEL D-119 F-PIYH est devenu F-WFYH et c'est désormais un NORD 2501 TC NORATLAS ! Qui l'eut cru ?..

Depuis que le CA cherchait l'avion idéal à la fois pour l'instruction, le voyage et le parachutage, pour une aubaine c'est une aubaine...

Sauf qu'il y aura quelques travaux à prévoir, de quoi occuper un bon moment Klifa et pas mal d'autres !.. Bref, vu l'état, dans sa grande sagesse, le CA demande cependant un délai de réflexion... D'autant que se pose la question de la place au sein du hangar comme à la mécanique mais on peut toujours laisser les portes entre-ouvertes...

Pour finir, il s'agit certainement d'un mirage dû à la chaleur qui régna quelques jours durant la seconde quinzaine d'avril et à laquelle nous n'étions plus habitués. Toutefois, revenons à la réalité, autrement dit vers celui qui déprime ou plutôt qui déprimait depuis bien longtemps sur la pelouse face au hangar N° 2, pas bien loin de nos Amis d'en face : LES AILES DU CALVADOS.

Cet appareil porte le numéro 180 et provient de l'Armée de l'Air, sauf sur la fin de sa vie opérationnelle où il sera racheté par une société commerciale : TRANSVALAIR. Comme on le constatera, sa carrière fut à la fois longue, soit tout de même 27 années pour 12 187 heures de vol ce qui représente une moyenne de 451 heures par année mais également particulièrement fournie.

En effet, il ne fit pas moins de deux séjours en Afrique, Djibouti et Dakar qui ne sont pas à côté mais parallèlement il servit également au transport militaire et à la formation des équipages comme très certainement aux parachutages si ce n'est encore à d'autres choses.

Petite histoire pour mémoire...

Construit par Nord Aviation, le premier vol de ce type d'avion eut lieu le 10 septembre 1949 et sa mise en service au sein de l'Armée de l'Air en 1953.

Equipé de deux moteurs BRISTOL Hercules - SNECMA en étoile de 2040 CV, 426 exemplaires de cet appareil à tout faire furent construits y compris en Allemagne. Pour une envergure de 32.50 m, sa masse à vide est de 13 075 kg, soit 21 000 kg en charge maximale ce qui lui confère un rayon d'action de 2450 km à la vitesse moyenne de 320 km/h (440 km/h max.). En version militaire, avec six membres d'équipage il peut également emporter 35 parachutistes équipés.

Appareil très robuste, le NORATLAS fut aussi l'avion africain par excellence, capable de se poser comme de décoller sur des terrains sommairement aménagés. Il sera aussi utilisé pour le fret civil comme pour le transport de passagers à raison de 47, équipage en plus.



Le N° 180 encore en bon état devant le hangar N°2 datant de la dernière guerre mondiale. Il n'a pas reçu la décoration TRANSVALAIR-ACE

Désormais, l'immatriculation civile a disparu mais réapparaît maintenant son dernier code militaire 63-VB et la cocarde.

Photo Air Britain (sans date)

Pour revenir plus précisément au N° 180 entreposé à Carpiquet depuis le 03 octobre 1986, il fut pris en compte par l'Armée de l'Air le 17 juin 1959. Ses états de service ci-dessous sont extraits de la "bible" NORATLAS de Xavier Capy édité chez LELA Presse.

TRANSVALAIR

Cette société anonyme dont le siège était situé sur la plate-forme de Carpiquet fut immatriculée le 14 juin 1984 avec comme objet le transport aérien non régulier. Dès sa création, celle-ci se porta acquéreur de NORD 2501 ex-Armée de l'Air dont les caractéristiques étaient particulièrement intéressantes pour répondre à cette activité. Ainsi, trois appareils transitèrent par la SECA (Le Bourget) pour une remise au standard civil avec pilotage à deux sous couvert d'une VSP (Visite SPéciale), soit : N° 131 F-GEXP, N° 142 F-GEXS et N° 135 F-GEXR.

Six autres également achetés furent entreposés à Carpiquet dans l'espace délimité par les hangars N° 1 et 2, soit : N° 96 F-WECE, N° 100 F-WFYF, N° 113 F-WFYI, N° 169 F-GFYJ, N° 179 F-WFYG et **N° 180 F-WFYH**, tous en attente de leur transformation à ce même standard civil.

Le premier NORATLAS, désormais désigné NORD 2501 TC, reçut sa certification par la DGAC le 05 janvier 1986 avec l'immatriculation F-GEXP.

C'est la société ACE, filiale de TRANSVALAIR qui assurera la gestion du trafic dont le premier vol commercial pour le compte de la SERNAM surviendra le 08 janvier 1986 entre Orléans et Toulouse. Toutefois, filiale de la SNCF, à cette époque cette dernière orientera son trafic vers le rail ce qui mit TRANSVALAIR en difficulté, laquelle disparut rapidement.

Tous ces appareils seront soit revendus, soit ferrailés. A Carpiquet, il ne reste à ce jour que le N° 180 avec bien peu de chance qu'on le voit un jour revoler... Vraiment dommage car il n'en reste plus qu'un seul exemplaire opérationnel.

Les restes du panneau de la SA TRANSVALAIR au-dessus de la porte du hangar N° 1.
Photo. JMT 24 avril 2018.



6

NORD 2501 NORATLAS N° 180 - Codé 63 VB

CODE ARMEE DE L'AIR	IMMAT. FRANCAISE	AFFECTATIONS	DATES	OBSERVATIONS
	F-RBHF	Centre d'Instruction des Equipages (CIET 340)	23 juin 1959 1 ^{er} avril 1962	Toulouse Francazal (BA 101)
64-IS	F-RAIS	Escadron de Transport ET 1/64 BEARN	02 avril 1963 27 sept. 1965	Escadron basé au Bourget
64-IR	F-RAIR	" "	11 déc. 1965 23 oct. 1971	Evreux en janvier 67
88-JF	F-SCJF	Groupe Aérien Mixte d'Outre-Mer (GAMON 88)	23 oct. 1971 29 juin 1972	Djibouti (BA 188)
340-VN	F-RAVN	Centre d'Instruction des Equipages de Transport (CIET 340)	29 juin 1972 05 déc. 1974	Toulouse Francazal (BA 101)
64-IK	F-RAIK	Escadron de Transport ET 1/64 BEARN	16 avril 1964 20 sept. 1976	Evreux (BA 105)
328-EI	F-UKEI	Centre d'Instruction des Forces Aériennes Stratégiques CIFAS 328	20 sept. 1976 10 juil. 1979	Bordeaux Mérignac (BA 106)
118-ID	F-SDID	Centre d'Expertises Aériennes Militaires CEAM 118	10 juil. 1979 05 déc. 1982	Mont de Marsan (BA 118)
63-VB	F-RAVB	Escadron de Transport ET 1/63 BRETAGNE	05 déc. 1982 10 mars 1983	Thiès au Sénégal (BA 161) Remplace le GAMMON 81
55-KB	F-RAKB	Escadron de Transport d'Outre-Mer ETOM 55 OUESSANT	13 mars 1983 28 oct. 1983	Ouakam (Sénégal) (BA 160 - Dakar)

63-VB	F-RAVB	ET 1/63 BRETAGNE	28 oct. 1983 04 sept. 1984	Châteaudun (BA 279)
63-VB	F-RAVB	EAA 601 (Entrepôt de l'Armée de l'Air)	03 oct. 1986	Toujours entreposé au 30 avril 2018 (très délabré)
	F-WFYH	Transféré à la Sté. CECA pour transformation civile pour le compte de la SA TRANSVALAIR puis entreposé à Caen Carpiquet.		



Le N° 131, F-GEXP avec la décoration de la sté. TRANVALAIR. Pas mal ! Lieu inconnu. Photo. Xavier Capy. AIR BRITAIN

7

Le N° 180 à Carpiquet. Les pilleurs de tous poils ont fait leur œuvre. Les moteurs sont toujours en place mais nécessitent très certainement une petite révision. Une bien triste fin pour un si bel avion !..

Les restes du poste de pilotage.
Photos JMT. 24 avril 2018



Réflexion particulièrement incongrue et iconoclaste... Sinon plus suivant affinité !

Pour différentes raisons, le choix de tel ou tel appareil au sein des Armées en général et pas qu'en France, est toujours une décision que l'on peut qualifier de "délicate". Cependant, il n'échappe à personne que l'A 400 M coûte particulièrement cher et que sa fiabilité ne semble pas exemplaire. Quant aux retards accumulés, c'est encore une autre histoire... A tel point que devant le vieillissement des C 160 TRANSAL et le manque de moyens de transport lourd, la France a récemment dû acquérir 4 C 130 J HERCULES aux USA dont le premier fut livré à l'ET 2/61 FRANCHE COMTE le 22 décembre 2017.

Un appareil conçu dans les années 50 et dont la première construction date tout de même de 1955, évidemment régulièrement depuis modernisé.

Plutôt que de "réinventer l'eau chaude", n'aurait-il pas été plus sage de s'inspirer de cette expérience américaine et de celle particulièrement positive vécue avec les NORATLAS ?

Par exemple, en proposant un appareil similaire modernisé décliné en deux versions, soit : une dite légère pour les liaisons de servitude, courtes et moyennes dont les Armées ont toujours besoin (similaire au rôle de l'AERITALIA G 222) puis une autre version dite lourde, également équipée de turbomoteurs plus puissants, lesquels évidemment existent.

On peut penser qu'un tel programme, peut-être même national, aurait coûté moins cher que celui de l'A400 M et qu'il serait opérationnel depuis plusieurs années. Peut-être également que le transport civil y aurait trouvé son intérêt comme le marché à l'exportation mais gardons aux mystères leurs insondables qualités...

Du rêve à la dure réalité...

Malgré pas moins de 426 appareils construits, désormais classé monument historique, un seul NORATLAS vole encore en France dont la remise en état après huit années de parking... fut financée par différents organismes (CCI d'Aix en Provence, aéroport de Marseille-Provence, nombreuses villes alentour, nombreuses sociétés, Airbus group, etc.). Immatriculé F-AZVM, dénommé NORATLAS DE PROVENCE, il est basé sur l'aéroport de Marseille-Provence et vole régulièrement à l'occasion de différentes manifestations comme pour des sauts en parachute (consulter le site Internet et Youtube).



Le N° 105 F-AZVM en vol après restauration. Chapeau bas ! Photo. site de l'association.

Pouvait-on rêver au sauvetage de celui encore entreposé à Caen-Carpiquet d'autant que la Normandie est la 4^{ème} région pour l'industrie aéronautique et spatiale ? Quelle image pour l'aéroport et pour le pays des Vikings !..

D'autant que géographiquement, la région est particulièrement bien placée pour rayonner sur le Nord de l'Europe.

Pour mémoire, une station 100 LL est opérationnelle sur la plate-forme... Et pendant que nous y sommes, rêvons aussi à ces deux appareils volant de conserve... Quelle pub un peu partout !

Raté ! Notre NORATLAS vient d'être vendu et sera démonté dans les semaines qui viennent puis exposé dans un musée à St. Cyr. Peut-être en saurons-nous plus dans BATTEMENT DE PLUMES N°4. A suivre...

Jean-Marc TRUCHET - **Remerciements** : Patrick VINOT PREFONTAINE et Xavier CAPY (Le TRAIT D'UNION - Branche française d'AIR BRITAIN). Mr. Claude ROBERT. Sté. AERO CARPIQUET.

NOUVELLE RUBRIQUE. PETITES ANNONCES...



BATTEMENT DE PLUMES s'ouvre aux petites annonces des membres de l'aéro-club, naturellement avec les réserves d'usage en la matière... Néanmoins, tous les sujets peuvent être abordés dès l'instant où, naturellement comme l'on dit, ils respectent les bonnes mœurs (locations, vacances, ventes diverses, propositions de voyages aériens, etc.). Afin d'être plus concret, acceptons de limiter le texte à trois lignes et à une photographie 30 x 30 mm au plus. Notre journal interne est évidemment connu des usagers de l'aéroport en général, par le site internet de l'ACRC mais également et très vraisemblablement par les exemplaires ou les informations qui en sont faites via les relations de chacun. Petit à petit, nous essaierons d'en étendre la connaissance mais ceci demande nécessairement du temps...

Gardons néanmoins à l'esprit que BATTEMENT DE PLUMES est un journal exclusivement interne à l'ACRC. Par conséquent, ces petites annonces sont de même et non ouvertes à des personnes ou à des organismes non membres de l'association. A bientôt pour le N° 4 ?..

👉 **N'hésitez pas à nous adresser vos photos et vos écrits comme à faire connaître BATTEMENT DE PLUMES. On peut aussi consulter tous les numéros sur : www.aeroclub-caen.org/**

BATTEMENT DE PLUMES est un bulletin périodique d'informations générales internes édité par l'Aéro-Club Régional de Caen (ACRC), destiné à ses membres. Photos ACRC et suivant précisions.

Responsable de l'édition : Wilbert BERARD - Courriel : wilbert.berard@gadz.org

👉 **Rédaction** : Jean-Marc TRUCHET - Courriel : jmtr1947@gmail.com