



BATTEMENT DE PLUMES - SPECIAL DAKS OVER

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

DAKS OVER NORMANDY ?.. En "bon français" : quoi que c'est-y que ça que c'est ?.. A ne pas trop utiliser à l'école !.. Elémentaire mon cher Watson ! DAKOTAS SUR LA NORMANDIE... Off course !.. Il s'agit d'une association bénévole hollandaise dont le Président est Peter Braun. Son l'objectif consiste à organiser des commémorations et non des fêtes aériennes.

En ce qui concerne le 75^e anniversaire du débarquement sur les côtes normandes par les troupes alliées le 6 juin 1944, cet événement s'est déroulé en trois parties : DAKS OVER DUXFORD en Angleterre, vols et sauts en parachute sur Sannerville, soit 10 à 11 DC-3 pour 230 parachutistes (paratroopers) et en troisième partie l'événement commémoratif sur la plate-forme aéroportuaire de Caen Carpiquet qui se déroula les vendredi 7 et samedi 8 juin avec exposition au public des appareils suivants : 38 DC-3 au maximum et 23 en fin du deuxième jour, 3 North American T6 TEXAN, 2 TWIN BEACH D-18S et 2 MUSTANG P-51.

Enfin, l'après-midi du dimanche, l'arrivée depuis l'Angleterre d'un SUPERMARINE SPIFIRE 5 B qui, compte tenu du temps, dû malheureusement repartir quelques heures après.

Tout ceci conduisit à condamner les deux pistes 05/23 uniquement utilisées comme parking pour les avions de même que la 13/31 herbe, essentiellement pour les DC-3 et quelques T6.

Durant cet événement, il faut reconnaître que la météo ne fut pas des meilleures, même si elle s'améliora le samedi après-midi, particulièrement à cause du vent qui interdit les sauts prévus en parachute. A cela, s'ajouta quelques cumulo-nimbus qui gratifièrent chacun de généreuses ondées.



Sans doute cela fut-il également suffisant pour décourager plusieurs exposants et quatre véhicules de restauration rapide (food trucs) pour ne pas répondre à l'appel ce qui ne facilita pas les choses...

Pour cette occasion, une fréquence supplémentaire fut accordée pour la gestion au sol des appareils par un second contrôleur en vigie.

McDonnell Douglas C-17 Globemaster III à l'atterrissage sur la 31 à Carpiquet.

Toutefois, ceci n'empêcha manifestement pas un embouteillage des meilleurs, d'avions de diverses natures sur le tarmac de l'aéroport d'autant que l'un de C 17 américain eut la bonne idée de tomber en panne... La photographie ci-dessous donne une petite idée des nombreux mouvements durant plus d'une semaine.



Le tarmac de Carpiquet... Excusez le photographe, il manque un C 17 à côté de celui que l'on aperçoit devant mais aussi un autre AIRBUS...



Deux des trois V 22 OSPREY en zone Ouest de Carpiquet. Quelle cinématique !..

Par conséquent, en dehors des autres vols d'appareils dont américains en particulier, cette commémoration du 75^e anniversaire du débarquement sur les côtes normandes, pour ce qui concerne la plate-forme de Carpiquet, n'a réellement concerné le public que deux journées. Toutefois, plusieurs baptêmes de l'air eurent lieu les jours suivants avec le DC-3 PRINSES AMALIA de Dutch Dakota Association (DDA).

Quant à la zone Ouest, elle servit de parking pour un certain nombre d'appareils dont trois V22 OSPREY et deux SYKORSKY- LOCKHEED MARTIN HH-60W dénommés FORCE ONE et FORCE TWO (ceux utilisés par le Président des Etats Unis).

Toutefois, moins spectaculaire, dès le mercredi 5 au matin, des hommes en bleu, en rouge et en jaune, couramment appelés "*petites mains*", naturellement tous bénévoles, alignèrent environ 400 m, sinon plus, de barrières destinées à contenir le public qui dès la semaine précédente avait, paraît-il, déjà acheté 4 500 billets via Internet. Barrières que le vent qui souffla dans la nuit du 7 au 8 en souvenir de la tempête Miguel qui sévit sur les côtes de Vendée, jeta en bonne partie au sol ce qui signifia de recommencer... Jackpot !..



"Commando bénévole spécialisé" en matière de barrières en tous genres... Plus que 300 m à poser et à aligner... Pas facile, surtout quand il y a différents modèles et que les dispositifs d'accrochage ont souffert au cours de leur vie de barrières...

Ledit commando était composé de personnels de la ville de Carpiquet, de pilotes de l'Aéro-Club Régional de Caen (ACRC), des amis de LE LA TE CO HER dont l'incontournable Jean-Pierre Legrand (les DC-3, il connaît...) qui se démena sans compter durant une semaine et de l'entreprise CARPIQUET CARROSSERIE (pour ce qui était inscrit sur la voiture...). Cependant, dans ce genre d'aventure, il faut vite se rassurer car la foule des bénévoles trouve vite ses limites. On s'en douterait bien un peu...



Un aperçu du public le samedi 8 juin en milieu de matinée. Une partie des DC-3 (C-47 en version militaire) est alignée le long de la 13/31 herbe. Les autres se trouvent en face, laissant largement la piste libre et devant, la tente VIP.



Alignement des trois T6 avec leur imperméable... Quelquefois qu'il pleuve, sait-on jamais !

C-47 (version militaire du Douglas DC-3). Alors, on bricole ?..

Le DC-3 est généralement équipé de moteur Pratt and Whitney Twin Wasp R-1830 (deux couronnes de 7 cylindres... comme les moteurs Rotax pour ULM...), soit 1250 CV (suivant les modèles) pour une consommation d'huile d'environ 1 gallon (\approx 3.8 litres) par heure et par moteur. Pas étonnant que l'on voyait de nombreux bidons de 5 et 10 litres passer... Les premiers appareils disposaient de moteurs Wright R-1820.

Sa vitesse de croisière courante est de l'ordre de 310 km/h.

En version militaire, il emportait 31 parachutistes mais seulement 20 passagers en version civile.

Plus de 13 000 appareils auraient été construits.



3



Jolie ligne, n'est-ce pas ?

On achèvera cet article en souhaitant bon et rapide rétablissement à l'organisateur Hollandais de cette célébration, Peter Braun. Pas de chance, Peter fut victime le vendredi matin d'un malaise qui lui interdit toute activité jusqu'à son départ pour la Hollande, lundi après-midi.

SUPERMARINE SPITFIRE VB POUR CARPIQUET...

Toujours dans le cadre de ces deux journées de commémoration sur l'aéroport de Carpiquet, un SUPERMARINE SPITFIRE 5B piloté par Dave Harvey vint nous rendre visite le dimanche après-midi, directement depuis l'Angleterre. Toutefois, compte tenu de la météo, sa prestation fut écourtée... Dommage. Garé devant l'aéro-club, la visite et même l'examen de l'appareil sous tous ses rivets furent évidemment des plus aisés. Ceci permit d'ailleurs de découvrir que notre Vice-président préféré, Jack MAGUY, avait vraisemblablement quelque intérêt au niveau de ce magnifique avion de chasse anglais. La preuve en est d'ailleurs donnée non seulement par son prénom mais également par la lettre M, comme Maguy. Que l'on en juge par la photographie ci-contre... Difficile de prétendre le contraire ! Sera-t-il soumis à l'ISF ?





**SUPERMARINE SPITFIRE V5 immatriculé
BM 597 JH C
Son pilote : Dave Harvey
Cockpit de l'appareil..**

Cet avion est l'un des 1000 construits à Castle Bromwich dans l'une des nombreuses usines britanniques "de l'ombre", créées à proximité d'usines automobiles existantes, localité située dans la banlieue de Birmingham, arrondissement de Solihull, comté anglais de West Midlands.

Il est propulsé par un moteur à essence MERLIN 45 de 1 440 CV et s'avère être l'un des vétérans malgré une carrière assez courte d'activité dans les combats de la guerre.

4

Il fut incorporé dans la Royal Air Force (RAF) le 26 février 1942 sous le code BM 597 via le 37-MU (Maintenance Unit) de Burtonwood (grande banlieue de Warrington dans le Cheshire) le 26 mai suivant puis affecté au 315 Squadron (Sq. Polonais). Le 5 septembre 1942, il fut alors transféré au 317 Squadron polonais sous le code JH-C, ces deux unités étant basées à Woodvale (Ile de Wight).

Toutefois, le 13 février 1943 suite à un accident à l'atterrissage, il fut sérieusement endommagé (dommages de classe B) mais néanmoins entra en réparation le 28 février suivant chez De Havilland puis le 9 juin chez Vickers Armstrong pour modifications. De là, le 23 novembre 1943 il retourna à la MU-39 de Colerne (Nord du Wiltshire) avant d'être entreposé le 4 janvier 1944 à High Ercall (centre de conditionnement) puis de revenir à Colerne le 14 avril suivant à la 39-M.U.

Il y fut stocké pendant près d'une année jusqu'à ce qu'il soit envoyé le 16 octobre 1945 au 58-OTU (Operational Training Unit), sa dernière unité opérationnelle. Il passa également par les 33, 39 et 222-MU avant d'être affecté à la cellule d'instruction de la RAF à St. Athan (Sud Ouest de Cardiff sur la côte Sud) en octobre 1945 sous le code 5713 M puis à Hednesford (Staffordshire) de 1952 à 1954. S'ensuivra plusieurs expositions en statique aux bases de la RAF de Bridgnorth (Shropshire) entre 1960 et 1962, RAF Church Fenton de 1966 à 1975 mais aussi RAF Henlow (Central Bedfordshire) de 1967 à 1968.

Cet appareil servit également en statique dans le film BATTLE OF BRITAIN (1968) et fut même utilisé comme moule mâle pour confectionner une réplique en composite fibre de verre, toujours pour ce film.

Entre septembre 1969 et 1988, retour en statique à RAF Church Fenton mais entre deux à RAF Linton-on-Ouse de 1975 à 1979 puis Tim Routsis (le fondateur de HISTORIC FLYING Ltd.) récupéra l'avion à Audley End (Saffron Walden - Essex) le 2 mai 1989 jusqu'à 2002.



SUPERMARINE SPITFIRE BM 597 JH C devant le club house de l'Aéro-Club Régional de Caen (ACRC).

Immatriculé comme G-MKVB, il fut restauré à Audley End en 1992 avec comme objectif de le remettre en vol ce qui fut terminé par le Historic Aircraft Collection (HAC) à Jersey en Octobre 1993. Son premier vol eut lieu le 15 juillet 1997 ce qui lui valut en 2000 d'être utilisé dans le film PEARL HARBOR comme AR 352.

Il est pris en compte à l'Imperial War Museum de Duxford entre 2000 et 2002 et vole désormais aux couleurs de ses deux squadrons comme son immatriculation d'origine BM 597 JH-C.

Le Spitfire BM 597, fut piloté, entre autres, par Franciszek Kornicki, commandant polonais de l'escadrille 317 qui participa à la bataille de Caen en décollant de l'aérodrome B10 de Plumetot. Une piste de 1 200 m permettait à des avions puissants d'atterrir sur cet aérodrome britannique. Richard Kornicki, qui rendit visite à l'ACRC pour l'arrivée de l'avion et posant devant, n'est autre que le fils de Franciszek !.. Quant au pilote, Dave Harvey, il servit pendant plus de 35 ans dans la RAF (Royal Air force).

Note : Historic Aircraft Collection recherche toujours toutes photographies correspondant au service de guerre de l'avion et autres informations. Si quelqu'un dispose de cela comme du carnet de vol, HAC serait heureux de tout contact.

Le SPITFIRE BM 597 peut être vu dans le hangar 4 de l'Imperial War Museum à Duxford. Il est disponible pour toutes manifestations aériennes, vols historiques, TV et autres vols de promotions. Contact : Sarah Pepper ou Guy Black.

**Richard Kornicki n'est autre que le fils de Franciszek qui volait sur cet avion comme Chef de l'escadrille polonaise !..
Décidément, le monde est petit !**



5



Pour mémoire : si l'on observe bien le compas qui se trouve derrière le manche, il est sensiblement du même modèle que celui équipant les bombardiers HALIFAX et LANCASTER. On se rappellera à cette occasion la conférence intitulée : LE VOL SANS RETOUR DU HALIFAX 726 NF H, bombardier Mk II modifié qui, parti de Tempsford Airfield (60 km au Nord de Londres), s'abîma dans la nuit du 3 au 4 novembre 1943 dans les montagnes d'Ardèche en venant ravitailler les Résistants (cf. livre).

Compas du poste de pilotage du Halifax DT 726 NF H. Cet appareil volumineux était placé horizontalement à gauche du tableau de bord.

Il s'agit très vraisemblablement du modèle P4 d'origine mais adapté pour les bombardiers lourds et les vols à basse altitude, soit le modèle P 10 possédant 4, 6 ou 8 fils alors que le modèle P4 d'origine sorti en 1930 était destiné aux avions plus petits (Lysander, Spitfire...) qui ne comportait que deux fils. Photo. Mavis Fones

DAKOTA PRINSES AMALIA

Avant le débarquement, le DAKOTA serial (numéro) 19434 servit au largage des parachutistes mais fut déjà endommagé (sans autre précision) et dut être réparé. Le jour suivant, il était en opération et transportait troupes et matériels depuis l'Angleterre vers la France. Après le débarquement de juin 1944 sur les côtes normandes, Anglais et Américains décidèrent de lancer l'opération Overlord et de prendre les ponts sur le Rhin en Hollande, opération à laquelle participa le serial 19434. Malheureusement, les forces Alliés échouèrent et la Hollande ne fut libérée qu'au début de 1945.

Après la guerre, beaucoup de DC-3 ne furent plus nécessaires au sein de l'US Air Force si bien que le Prince Bernhard de Hollande acheta cet avion serial 19434. Etant pilote lui-même, il volait comme Inspecteur général des Forces hollandaises. L'appareil fut alors immatriculé PH-PBA (Prince Bernhard Alpha) mais quelques mois après, le Prince Bernhard vendit l'avion au gouvernement qui devint ainsi son premier appareil.

PH-PBA vola de nombreuses fois un peu partout en Europe lors de visites diplomatiques et de meetings. Souvent, le Prince se trouvait dans le cockpit, volant avec sa famille lors de visites d'Etat en Europe. En 1961, PH-PBA fut remplacé par un Fokker F 27.

Nouvelle vie pour le PH-PBA

Durant quelques années, il fut utilisé comme avion de calibrage (régulation) pour les aéroports mais en 1965 le National Aviation Museum Aviodome acheta l'appareil comme support publicitaire pour sa collection.

Le Prince Bernhard souhaitait depuis longtemps remettre l'avion en état de vol. Après de longues discussions et recherches de financements pour démarrer ce projet, en 1995 le PH-PBA fut envoyé en Angleterre pour une restauration complète. Après trois années de travail, l'appareil retourna en Hollande pour le compte du Dutch Dakota Association (DDA) qui en assura également la maintenance.



PH-PBA Prinses Amalia en vol. Photo. DDA

6



Il fut appelée PRINSES AMALIA du nom de la petite fille du Prince Bernhard.

Depuis que l'avion vole à nouveau, il effectue annuellement environ 150 heures avec des passagers pour des voyages locaux en Hollande comme dans beaucoup d'autres régions d'Europe.

Il existe une excellente coopération entre DDA et KLM. Volant sous les couleurs des années 50 de KLM, Prinses Amalia fut apprécié et admiré durant toutes les manifestations de KLM organisées à travers l'Europe pour des clients et des relations commerciales.

Prinses Amalia stationné le long de la piste 13/31 herbe de l'aéroport de Caen-Carpiquet

Toutefois, en 2016 la coopération entre KLM et DDA s'acheva. Un nouveau sponsor fut trouvé pour conserver les vols de PH-PPA destinés au public. Heureusement, le propriétaire des supers marchés JUMBO, en Hollande, put supporter cet unique héritage de l'avion pour une période de trois années.

DDA est heureuse de maintenir l'appareil opérationnel avec le plus haut niveau possible de sécurité et bienvenue aux 2 000 passagers à bord chaque année !..

En ce qui concerne Caen-Carpiquet, PRINSES AMALIA emportait 18 passagers à chaque vol découverte sur les plages du débarquement ce qui représenta environ 250 personnes entre le 7 et le 11 juin 2019.

Impressions de vol

Eh oui ! C'est ça les privilèges... Inutile de faire des commentaires ! Très généreusement invités à bord par Annet van Hoorn avant un dernier vol, Wilbert et votre serviteur (JMT) n'ont pas pris le risque de refuser...

Après avoir gravi les quelques marches de l'escalier permettant l'accès à bord, inutile de préciser que les choses changent nettement par rapport à un Airbus A 320, ne serait-ce que par le fait qu'il s'agit d'un avion à train classique (pas encore pour l'Airbus...) ce qui implique de gravir le couloir central pour prendre position sur son siège où l'on se retrouve ainsi le dos bien callé. Quant aux hublots, baisser la tête pour regarder dehors est loin d'être inutile. En effet, l'avion ayant été mis au standard civil, on peut estimer que les sièges se trouvent ainsi remontés par rapport à la position occupée par les parachutistes durant la dernière guerre mondiale.

La mise en route des moteurs s'effectue assez aisément et pour finir le bruit reste acceptable, ce qui ne devait pas être le cas autrefois...

Nos deux hôtes de l'air mais plus précisément, hôtes de service (en général). Marijk Mook (sur l'escalier) et Annet van Hoorn.



Non, Wilbert ne dort pas. Pour mémoire, un Président ne dort jamais, il réfléchit et se repose. Ici, il goûte le moment et d'ailleurs ne restera pas là mais en queue de l'appareil où un hublot restait libre. Le petit malin...

Décollage en 31 dur assez aisé malgré la charge mais un Pratt and Whitney Twin Wasp R-1830 de 1250 CV ce n'est pas un Rotax d'ULM. Vol très stable vers 300 km/h, pour finir confortable malgré une petite odeur d'huile chaude mais que c'est bon ! Nous sommes loin des vols "aseptisés" et ça fait du bien... Mais oui !

Atterrissage impeccable en remarquant tout de même que dès le toucher de roues, l'appareil est déjà bien assis, même s'il reste un moment sur le train principal. Bref, que du bonheur ! Merci à l'équipe DDA et à ses deux charmantes hôtesse.



DDA est évidemment réceptif à toutes les bonnes idées pour faire voler ce superbe avion sachant toutefois qu'un avitaillement est nécessaire en AVGAS 100 LL au-delà de 600 km...

L'appareil est basé à Lelystad, chef-lieu de la province néerlandaise du Flevoland. La ville est située à environ 50 km au nord-est d'Amsterdam, en bordure des mers intérieures de l'IJssel et de Marker.

En vol au-dessus de la campagne normande.

Considérant en premier la chevelure, on ne savait pas que Patrick Gigot était qualifié DC3... Ensuite, comme lui, on constate que les pilotes utiliseraient leurs doigts pour apprécier le point de contact avec la piste mais toutefois, ici, ça reste à prouver... Pour finir, quelle différence avec les DR 400 et notre ULM SUPER GUEPARD à Carpiquet. Après le SPITIFIRE BM 597 noté JACK M sur le fuselage, il semblerait que l'aéro-club soit devenu célèbre à plus d'un titre !.. Bigre !



Le tableau de bord est assez basique et ne surprendrait guère un pilote de DR 400. L'avion n'est pas IFR mais néanmoins équipé de quelques appareils en conséquence dont un horizon artificiel.

Le niveau de bruit est plus élevé en cabine de pilotage que dans celle des passagers car elle se trouve près du plan des hélices.

Quel homme ce Président ! Nous en sommes jaloux ! Surprise, surprise...
 Quand on vous dit qu'il ne dormait pas sur son siège. Décidément !
 Ici en charmante compagnie de Marijk Mook (à gauche) et de Annet van Hoorn.



Une partie de l'équipe DDA dans le club house de l'ACRC qui, en réalité, se compose d'environ 80 personnes.

En ce qui concerne la visite de DDA à Carpiquet :
 Pilotes : Fabian Schouten, Jos van Rijn et Tom van Hoorn
 Hôtesse de l'air et de service : Marijk Mook et Annet van Hoorn.
 Techniciens : Jan Heuris, Theo Jansen et Wim Heemskerk
 Passage - OCC : Lia Zandvliet et André Conrad

Toutes photographies et traduction : Jean-Marc TRUCHET - Autres photographies sur demande.
 Références : site internet SUPERMARINE SPITFIRE BM 597 et THE MAGAZINE - DAKS OVER NORMANDY Ltd.
 DC-3/C-47 HISTORY - 73, Gladstone Road, Boscombe, Bournemouth, Dorset BH7 6HD. UK.
 Concernant le Supermarine Spitfire 5b immatriculé BM 597, certaines dates indiquées sont données sous réserve car suivant les sites elles s'avèrent parfois peu fiables.



**UN BATTEMENT DE PLUMES QUI NE LES PERD PAS...
 FAITES LE CONNAITRE !..**

**TOUS LES NUMEROS DISPONIBLES SUR LE SITE DE L'AERO-CLUB
www://aeroclub-caen.org**

BATTEMENT DE PLUMES est un bulletin périodique d'informations générales 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 (JMT) - Courriel : jmtr1947@gmail.com