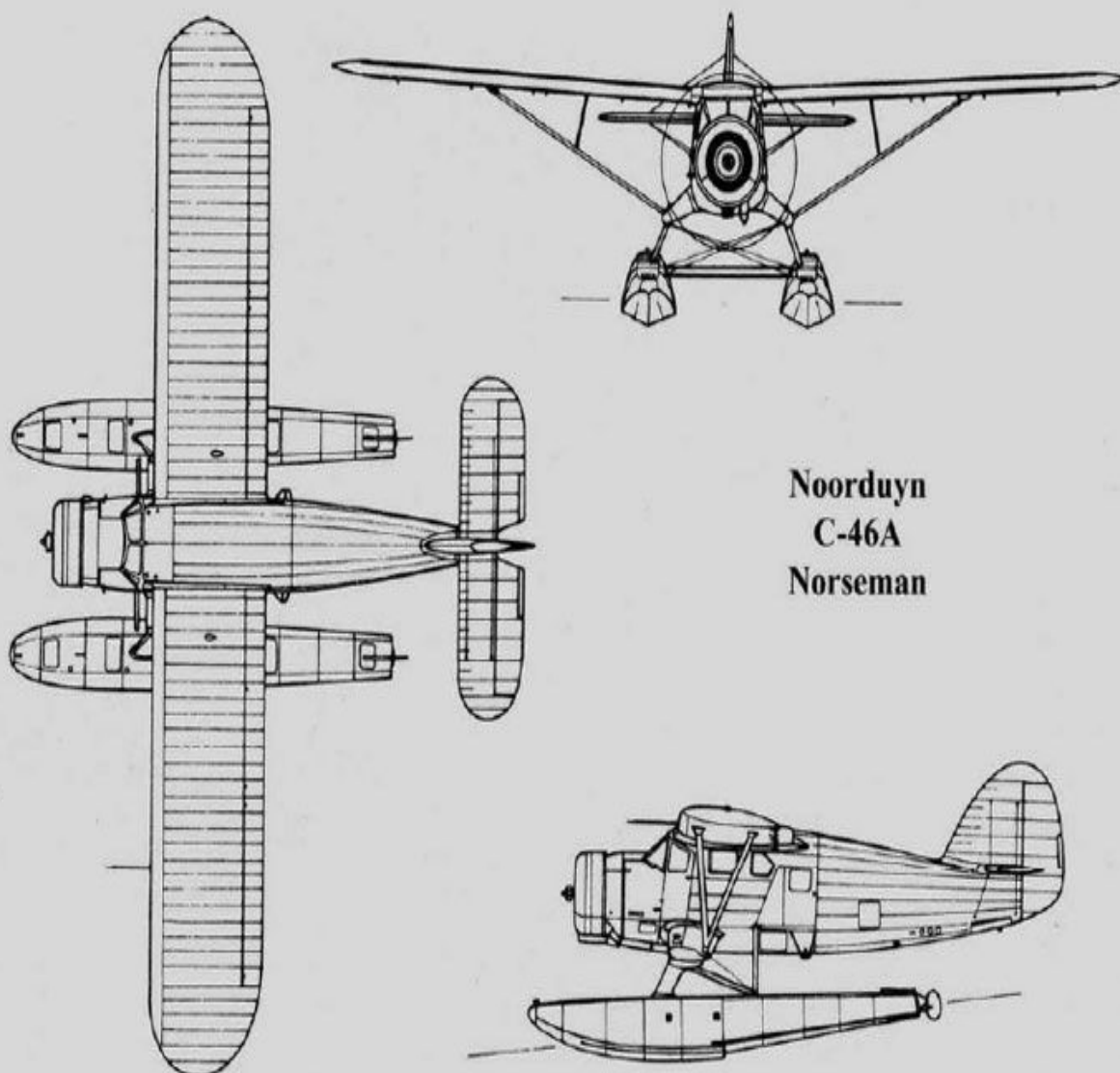


Nom de l'avion : Noorduyn C-64 "Norseman"

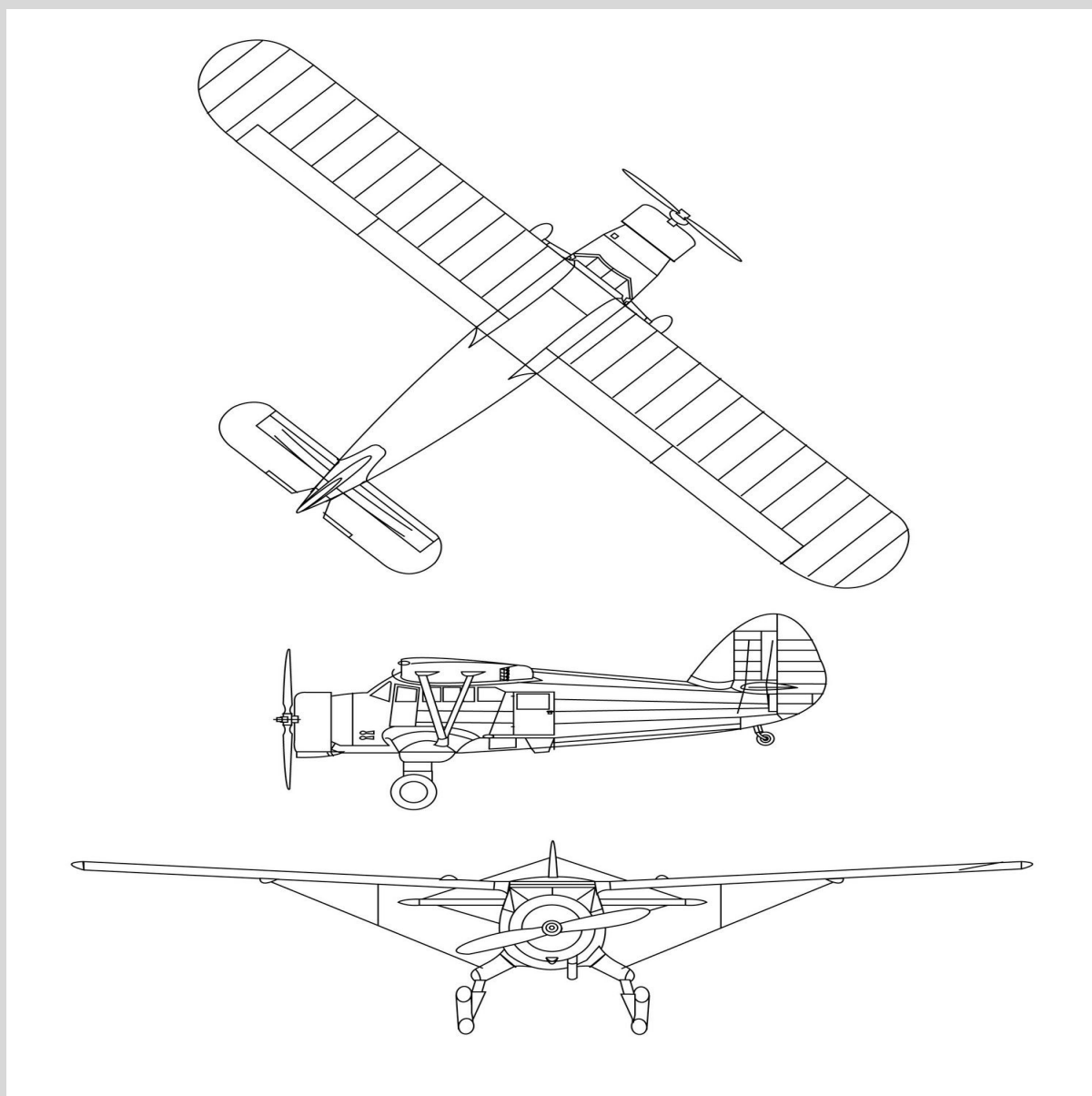
Type d'avion : Appareil monomoteur monoplace



MOTORISATION

Pratt & Whitney R-1340-AN-1 Wasp

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 240 - 260 km/h

Vitesse croisière= 240 km/h

Vitesse ascension= 3 m/s

Plafond pratique= 5180 m

Rayon action= 1850 km



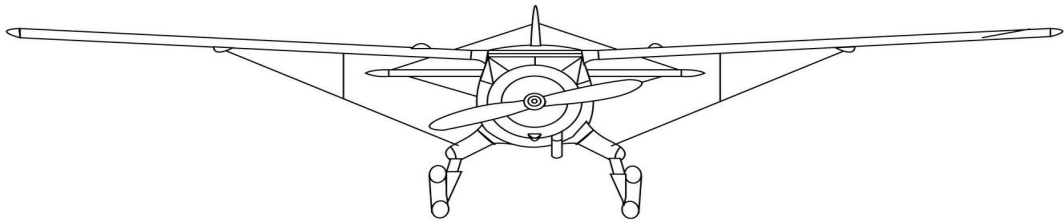
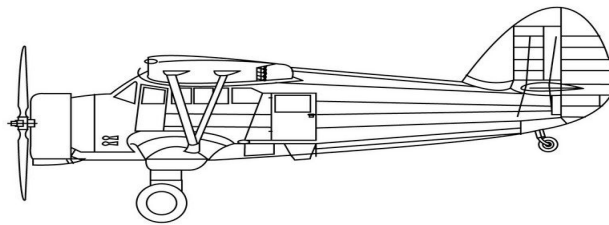
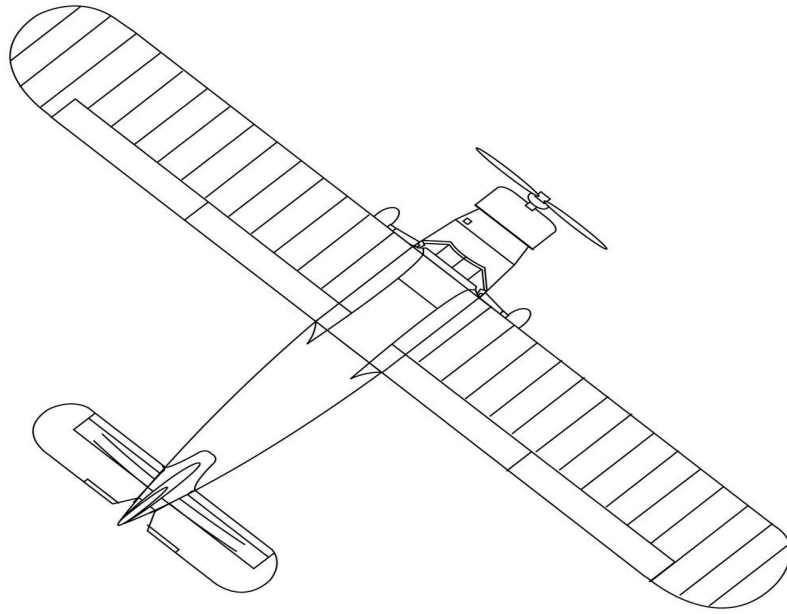
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
15,70 m	9,75 m	3,05 m	30,20 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
1920 kg	0 kg	3355 kg



HISTOIRE

Le Norseman fut l'un des premiers avions canadiens qui connût du succès à l'exportation, tant sur le marché civil que militaire. Il fut enregistré dans 68 pays et utilisé pour l'exploration de l'Arctique et de l'Antarctique. Des 903 appareils construits entre 1935 et 1959, plus d'une cinquantaine d'exemplaires de cet avion de brousse légendaire sont encore en état de voler. La plupart appartiennent à des collectionneurs, mais certains sont encore utilisés commercialement. En reconnaissance du rôle important joué par cet avion dans l'exploration des contrées sauvages et la desserte des communautés auparavant isolées, la ville de Red Lake, au Canada, s'est proclamée la capitale mondiale du Norseman. Il s'y tient un festival annuel où les nostalgiques du Norseman se donnent rendez-vous. Le concepteur du Norseman, Bob Noorduyn, est né en Hollande en 1893. Suite à une carrière chez divers avionneurs, il travailla avec Anthony Fokker à la conception d'appareils. En 1924, Bob Noorduyn met sur pied l'Atlantic Aviation Corporation aux USA pour fabriquer des avions Fokker destinés au marché nord-américain. Il déménage à Montréal au Canada et crée la Noorduyn Aircraft Limited en 1933 (devenu Noorduyn Aviation en 1935), et se met à l'œuvre afin de concevoir un appareil de brousse adapté aux rudes conditions canadiennes. Dès le départ, l'avion fut conçu pour recevoir des flotteurs, des skis ou des roues facilement interchangeables. C'est toutefois la version hydravion qui fut initialement lancée. L'apparence finale de l'appareil ressemblait aux appareils Fokker qu'il avait précédemment conçus. Le premier exemplaire du monoplan à aile haute en bois et au fuselage à tubulures d'acier entoilé, fut équipé d'un moteur Wright R-975-E3 Whirlwind de 420 CH. Il fit son vol inaugural en 1935, puis l'appareil fut vendu à Dominion Skyways Ltd en 1936. C'est le même Norseman, qui durant l'été 1941, partagea la vedette avec James Cagney dans un film de Warner Bros, intitulé « Captains of the Clouds ». Ce premier appareil, désigné Norseman Mk I, fut rapidement suivi de quelques exemplaires Mk II et Mk III motorisés avec des Pratt & Whitney R-1340 Wasp SC-1 de 450 CH. Le Norseman Mk IV, équipé du moteur Pratt & Whitney Wasp S3H-1 de 550 CH, devint le modèle le plus construit. Rapidement, la réputation de robustesse et de fiabilité du Norseman lui valut des commandes, notamment de la Police montée royale canadienne (RCMP). C'est avec l'avènement de la seconde guerre mondiale que la carrière internationale du Norseman prit son envol. L'Aviation royale canadienne (RCAF) ainsi que l'United States Army Air Forces (USAAF) devinrent les principaux utilisateurs du Norseman. Le RCAF pris possession d'une centaine d'exemplaires, tandis que les forces armées américaines commandèrent plus de 700 appareils. Désigné C-64A, et plus tard UC-64A, par l'USAAF, le Norseman Mk IV subit quelques modifications visant essentiellement à augmenter sa capacité d'emport de carburant afin d'allonger son rayon d'action. Quelques appareils munis de flotteurs servirent sous les couleurs de l'US Navy avec la désignation JA-1. Il fut utilisé en Amérique ainsi que sur tous les fronts. C'est à bord d'un Norseman de l'USAAF que Glenn Miller, célèbre musicien de jazz, disparût mystérieusement au dessus de la Manche, en décembre 1944, lors d'un vol vers Paris où il devait jouer devant des soldats ayant récemment libéré la ville. Le Norseman connût également une carrière militaire dans une quinzaine d'autres pays, notamment en Australie, au Royaume-Uni, en Norvège et en Suède. Le Norseman fut le premier avion de transport militaire d'Israël, qui modifia quelques exemplaires pour en faire des bombardiers légers. L'Indochine fut son dernier théâtre d'opération militaire, particulièrement aux mains d'Air America, durant la guerre du Viet Nam. Après la seconde guerre mondiale, l'entreprise Canada Car and Foundry fit l'acquisition des droits de l'appareil et produisit une cinquantaine d'exemplaires du Norseman Mk V, doté du Pratt & Whitney R-1340-AN1 de 600 CH. À la tête d'un groupe d'investisseurs, Bob Noorduyn racheta en 1953 l'équipement de production du Norseman et mis sur pied la Noorduyn Norseman Aircraft Ltd. Cette nouvelle entreprise fournit le support technique auprès des

Norseman en opération et construisit quelques appareils, dont le dernier fut livré en 1959. Bob Noorduyn décéda la même année. Après une brillante carrière, le vénérable Norseman fit graduellement place à des avions plus modernes, dont les célèbres DHC-2 Beaver et DHC-3 Otter.

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/canada/canada.html



Site Cyber Aéro breton de l'avion = http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/canada/c_64.htm

