



BATTEMENT DE PLUMES - N° 5

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

VOUS L'ATTENDIEZ IMPATIEMMENT, EVIDEMMENT... MAIS DESORMAIS VOUS LISEZ BIEN LE SEUL, LE VERITABLE ET L'UNIQUE BATTEMENT DE PLUMES. Toute ressemblance avec celui-ci ne peut être qu'une mauvaise copie !

POUR MEMOIRE : Les précédents numéros de votre BATTEMENT DE PLUMES préféré sont toujours DISPONIBLES sur le SITE DE L'AERO-CLUB. Conservez-les car ils ne peuvent que prendre de la valeur ! Mieux que le Bitcoin, au moins pour le moment...

Quant à la nouvelle plaquette destinée à une intense diffusion évidemment gratuite, celle-ci est disposée sur le comptoir du bar comme le numéro en cours de BATTEMENT PLUMES et l'autocollant du club, le tout dans un présentoir en plastique (bio, évidemment...). **Ne vous privez surtout pas de faire connaître notre association, particulièrement lors de la journée portes ouvertes du 1^{er} septembre prochain et naturellement, bien après...**

PREMIERES JOURNEES PORTES OUVERTES

On ne peut pas dire qu'elles furent un succès quant au nombre de visiteurs tellement la préparation de ces deux journées fut pour le moins perturbée, se traduisant par une organisation quelle que peu "à l'arrache" qui conduisit in fine, à retenir les dates des 30 juin et 1^{er} juillet, juste pour les départs en vacances.

L'on arrive ainsi à un cocktail des meilleurs mais pas dans le bon sens.

En effet, une certaine malchance s'est mise de la partie car à l'origine ces deux journées devaient se dérouler le premier week end de juin mais par un phénomène dont seul le hasard possède le secret, la demande d'autorisation auprès de la préfecture s'est égarée... En réalité, si l'on peut le dire ainsi, ces deux dates des 30 juin et 1^{er} juillet sont donc issues d'un aimable rattrapage au dernier moment auquel l'action de la directrice de l'aéroport, Madame Maryline Haize Hagron, n'est selon toute vraisemblance pas étrangère.

Quoi qu'il en soit, si le nombre de visiteurs fut des plus réduits comme celui des vols découverte et autres vols d'initiation, il semble néanmoins que l'on puisse compter sur 4 à 5 futures inscriptions dont une pour l'ULM ce qui n'est déjà pas si mal et même tout à fait inattendu !

SECONDE JOURNEE PORTES OUVERTES

Devant le risque de courants d'air (nous sommes sur un aéroport...) le Conseil d'Administration avait pourtant hésité à effectuer une seconde journée portes ouvertes. Toutefois, la proximité de la réunion du club régional Porsche (cf. ci-dessous) a fini par emporter la décision.

Le **SAMEDI 1^{er} SEPTEMBRE PROCHAIN** aura donc lieu une seconde journée **PORTES OUVERTES**. Inutile de préciser que les troupes seront sollicitées pour assurer la meilleure réussite à cette manifestation dont il ne faut pas sous-estimer l'important travail de préparation que cela réclame, en particulier : l'aspect communication tels la réalisation des affiches, leur distribution, l'action médias, les contacts à prendre, les affichages divers, l'achats des denrées, etc.. Il appartient donc à chacun de faire le maximum pour assurer la réussite de cette seconde journée PORTES OUVERTES. Toutes les idées constructives sont les bienvenues (pas les autres...).

Pour cette nouvelle journée, l'affiche réalisée par Thomas Bourbon



NOUVEAU SITE INTERNET

Super ! Sous la main le l'expert es informatique Florent de Labarre, le site de l'ACRC a fait peau neuve.

Il en avait besoin ! Très didactique et complet, facile à visiter, cette nouvelle présentation devrait lui assurer le succès qu'il mérite. Il reste juste encore quelques perfectionnements et autres retouches.

Merci à Florent. www.aeroclub-caen.org.

Une vue inhabituelle de l'ACRC en première page du nouveau site.

UNE SECTE AU SEIN DE L'ACRC ?

Personne ne peut ignorer le comportement de certains et de certaines pilotes qui ne volent pas comme les autres. Tantôt sur le dos, tantôt à 90° si ce n'est dans des positions les plus étranges pour le pilotes ordinarus... En tout cas, rarement à plat comme la plupart. Grâce à un hasard purement fortuit que seule la providence dans ses éventuels et imprévisibles instants d'incertitude peut parfois connaître, BATTEMENT DE PLUMES a découvert un document qui en dit long sur la chose, laquelle paraît manifestement gérée par un gourou ayant tous pouvoirs sur les adhérents qui lui sont à l'évidence entièrement soumis.



Déjà à Bernay il y a deux ans... Inutile de rivaliser. Impressionnant grave ! Le Maître !.. Circulez : y'a rien à voir... Les bras m'en tombent...

Bref, ces pilotes ont manifestement leur hiérarchie et organisent même des manifestations nationales comme internationales très structurées ayant pignon sur rue ! Ils appellent cela de la voltige et pour la pratiquer disposent d'avions particuliers dont feraient partie à l'ACRC le CAP 10, le CAP 231 et même depuis peu un CAP 20 L qui vient d'arriver de Suisse. L'invasion en quelque sorte...

2

Par exemple, on apprend que pour les avions monoplaces il y a trois catégories en championnat :

- National 1
- Excellence
- Elite qui est le plus haut niveau, d'ailleurs retenu pour les championnats du monde mais !.. qui auront lieu à Châteauroux en 2019.

Pour les biplaces, c'est sensiblement pareil, toujours par ordre de difficultés sachant qu'il faut avoir 7 de moyenne pour accéder à la catégorie supérieure, à savoir : ESPOIR, PROMOTION et NATIONALE 2.

Ils n'ont absolument pas l'air inquiétant et même plutôt fort sympathiques mais ne serait-ce pas là une manière de recruter ?.. Méfiance... A surveiller de près !

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VOLTIGE MONOPLACES

Suivant ce qui précède, BATTEMENT DE PLUMES s'est incidemment procuré différents renseignements qui montrent que ces pilotes, bien peu ordinaires, méritent tout de même la plus grande attention. Explication : trois championnats de France monoplaces se sont déroulés du 2 au 7 juillet 2018 à Chambley qui ont réuni 48 compétiteurs. L'ACRC y avait dépêché le CAP 231 avec seulement Bastien Pottier qui se classera 8^e et Florentin Legentil 13^e, sans oublier à nouveau Patrick Gigot parmi les juges (confidemment, il semble être le gourou de la secte des voltigeurs régnant à l'ACRC mais silence...).

Chez les hommes, ce sera Alexandre Orlovski (dit Popov), membre de l'équipe de voltige de l'Armée de l'Air (EVAA) évoluant sur Extra 330SC qui remportera le titre, toutefois très disputé.

La présence de quatre féminines en Elite permet d'attribuer un titre qui sera remporté par Aude Lemordant (Dijon Voltige) qui effectua ici un retour gagnant à la compétition après deux années d'absence.

STAGE VOLTIGE BIPLACES A L'ACRC ET CHAMPIONNAT

Fin juillet à début août, péalablement aux championnats de France des biplaces à Bernay pour la zone Nord (à Feurs dans la Loire pour la zone Sud), sous une forte chaleur une semaine d'entraînement pour de jeunes voltigeurs s'est tenue à l'ACRC, toujours menée sous l'œil averti de l'incontournable Patrick Gigot. Inutile de préciser que le CAP 10 fut généreusement sollicité avant son départ le 6 août ! Par la forte chaleur qui régnait, certaines privilégiées ont tout de même eu plus de chance que d'autres qui sont pourtant bien plus nombreux !.. Bref, encore du favoritisme !



Comme disait le regretté Colluche : "Il y en a qui sont plus égaux que d'autres..."

L'ACRC dépêchera évidemment son CAP 10 (photo ci-dessus) et une équipe beaucoup plus étoffée dont les résultats se révéleront déjà fort encourageants si l'on en juge par ce qui suit.

Toutefois, comment peut-il en être autrement en observant l'étrange cliché que BATTEMENT DE PLUMES vient incidemment de découvrir ?

CATEGORIE ESPOIR

Céline Roussel classée 3^e et donc qualifiée promotion.

Justine Blanchet classée 4^e et donc qualifiée idem.

Quentin Magdelaine classé 5^e

Antony Cosnefroy

PROMOTION

Setareh Taheri

NATIONAL 2

Thomas Rocher

Coupe de la récipiendaire, Céline !..



Tout cela sous la direction de Philippe Jean et les yeux avertis des juges dont évidemment Patrick Gigot mais aussi de Michel Labasse et de Marcel Bordeaux pour Caen, de Jean-Claude Leboulanger (Alençon) et de Willy Gruhier. Comme fréquemment en France, l'affaire se terminera vendredi soir 17 août par un barbecue dont photos jointes !..

Bref, félicitations à tous et l'essentiel n'est-il pas de constater que la voltige se porte bien en France et qu'elle est certainement, sans jeu de mots, un puissant moteur dans le monde pour ce type d'activité.

Photos Justine Blanchet.



Quant à l'ACRC, plusieurs éléments apparaissent réunis pour qu'il retourne rapidement sur les plus hautes marches du podium. Bref, rendez-vous du 26 août au 30 août prochains cette fois pour le championnat de France qui verra Céline, Justine et Quentin en ESPOIR, Setareh en PROMOTION et Clément en NATIONAL 2. BATTEMENT DE PLUMES, qui a l'œil sur tout (nécessairement pour de la voltige...) aura très certainement l'occasion de revenir sous peu sur le sujet...

NOS NOUVEAUX SPONSORS

Après les voitures PORSCHE dont la concession est située 422, avenue des Dignes à Fleury-sur-Orne et la société FACTEM de BAYEUX, spécialisée dans les moyens de communication radio pour l'aéronautique et autres, y compris dans les environnements les plus difficiles, deux nouveaux sponsors sont venus rejoindre l'équipe de voltige menée par le toujours incontournable Patrick Gigot.



Il s'agit d'une part de MAISON FRANCE CONFORT dont l'agence de Caen est située 11, Place de la Résistance, d'autre part du COMPTOIR NATIONAL DE L'OR, région Normandie dont l'une des agences se trouve à Caen au carrefour entre la rue St. Jean et l'avenue de Verdun. Voilà qui est encourageant pour cette prestigieuse équipe dont on ne compte plus les coupes, lesquelles posent d'ailleurs un problème de place au club house !.. Peut-être faudrait-il penser à revendre les plus anciennes pour se faire un peu d'argent mais ça risque d'être mal vu !.. Quoiqu'il en soit, il est évident que cette entrée d'argent va grandement aider l'équipe.

Très vraisemblablement, celle-ci ne tardera pas à retrouver un très haut niveau, certains de ses champions étant partis vers des carrières professionnelles mais cela est aussi la règle du jeu pour toutes les équipes et pas seulement que de voltige aérienne.

REUNION DU CLUB PORSCHE

Dès le lendemain de la journée portes ouvertes, soit le **DIMANCHE 02 SEPTEMBRE**, aura lieu la **REUNION** du **CLUB PORSCHE NORMANDIE** pour laquelle l'ACRC attend environ 250 personnes et une centaine de véhicules. L'idée en revient à Eric Antoine, Directeur de la concession Porsche mais aussi pilote à l'ACRC.

Sachant que les parkings locaux sont déjà bien remplis par les usagers de l'aéroport, sur ce point le succès est déjà assuré !.. Heureusement, il y a encore beaucoup de place devant le club house de notre aéro-club sans compter que le modèle de véhicule ne sera pas le même...

Une photo aérienne s'impose !

La marque PORSCHE, via la concession située à Fleury-sur-Orne, est un fidèle sponsor de l'équipe de voltige mais nous n'avions pas encore fait connaissance avec le club de Normandie présidé par Jackie Mille.



Quoi !.. Des menaces ? En plus, elle est toute noire !..

L'association rassemble environ 220 adhérents, tous évidemment amateurs et collectionneurs de ces magnifiques voitures dont beaucoup sont anciennes, lesquelles font l'objet de toutes les attentions de la part de leurs propriétaires (on les comprend...). Ambiance club assurée et donc convivialité, autrement dit l'on y parle surtout vis, rondelles et biellettes, sans doute également qualité de l'huile moteur et de la graisse à roulements mais également balades touristiques et roulages sur circuits. Pour en savoir plus, site internet :

www.normandie-porscheclub

La journée est prévue comme suit entre 10 h 30 et 18 h : découverte de l'aéro-club et des appareils, de l'atelier mécanique et échanges divers entre passionnés (ça promet !)... déjeuner sous le hangar avions concocté par le Chef du MANOIR DE LA POMMERAIE à Vire, déjeuner auquel les membres de l'ACRC sont évidemment conviés (merci de s'inscrire), vols découverte pour les amateurs.

Pour finir, on retrouve ici ce que nous connaissons dans le milieu de l'aéronautique et en ce qui concerne l'ACRC nos deux avions que sont le WOLKSPLANE comme par hasard équipé d'un moteur VW 1600 cc de 47 CV (Premier vol en 1982 - Construction amateur de Patrick Gigot... encore lui !.. de Christian Menant et de son frère Pascal pour les pièces mécaniques) mais aussi le Jodel D 119 qui date tout de même de 1964 (autre construction amateur) tout en conservant une excellente santé !

Sans évidemment quitter le sujet, au passage une pensée pour nos amis de LE LATE CO HER et bien d'autres dont au RSA, atteints du même virus pour lequel il n'existe à ce jour aucune guérison possible... Il est donc inutile d'aller aux urgences en cas de contamination par des individus atteints des mêmes symptômes ! Les chances de trouver un jour un remède sont d'ailleurs quasi nulles... Pas la peine de lancer des recherches en ce sens. Seule solution : éviter de les approcher mais ce n'est jamais sans regrets...

SECRET... GEHEIM... SEGRETO... LES TRIBULATIONS DU COMMANDO LOOSER... SUITE...

Après l'échec cuisant auprès de la DGAC de Rennes, les LOOSER ont rapidement constitué un commando. Ce mardi 17 juillet, après avoir inspecté les rues environnantes, deux membres du commando se sont installés incognito à la terrasse du café «LES 7 ARTS» dans le 14^e arrondissement de Paris. Il est 8 h 30 du matin, mêlés aux consommateurs ils avalent rapidement un premier café.

À 8 h 45 précises, arrive le troisième homme. Ils sont lourdement chargés de documentations, les pieds sur le sol, la tête dans les étoiles... Ils se rendent furtivement dans la rue de Plaisance pour s'arrêter au numéro 47.



Le rideau métallique qui masque l'entrée de la porte venant à peine de se relever, c'est alors qu'ils font irruption dans le local pour s'emparer des 15 QCM qui leur sont proposés. Après en avoir maîtrisé la majorité, quelques-uns ayant échappé à leur vigilance ils commencent à décoder les vidéos et les images présentées. S'ensuit une vive mais cordiale discussion avec l'examineur puis rapidement ils viennent à bout des simulations de vol. La situation est alors maîtrisée... L'opération a réussi et immédiatement un premier document leur est décerné !

Par sécurité, le retour au siège, situé dans les environs de CARPIQUET, s'effectua en deux convois.

A l'heure où nous mettons sous presse, les trois membres du commando sont dans l'attente de la validation de leur qualification et ont déjà rejoint «QUALIF ANGLAISE», leur PC d'origine.

L'affaire n'est pas terminée car il reste à réaliser un premier objectif : la prise de terrain d'Alderney. Ce ne sera pas une mince affaire, il faudra filer à l'anglaise (traduction approximative de *file a flight plan*) et négocier le créneau horaire avec les douanes.

Si l'opération réussit, ils dégusteront une bonne bière à leur arrivée. Une première étape qui les mènera très certainement à d'autres prises de terrain telles que : Guernesey, Jersey... pour ensuite s'attaquer à la perfide Albion. Vous allez découvrir une photographie, volontairement floue, du commando. Empressez-vous de la détruire pour que ces braves puissent continuer à sévir discrètement auprès des Anglo-Saxons (elle ne s'autodétruira pas dans les 5 secondes après lecture...).

LES AILES DU SOURIRE



Réalisation de maquettes d'avions dans la salle de cours de l'ACRC par de jeunes handicapés, y compris mal voyants.
Photos. Jacky Restlé

Pour clore mais en partie, l'activité soutenue tout le long des mois de mai et de juin, l'équipe s'est réunie au restaurant L'ESPERANCE situé le long du canal de l'Orne, établissement propriété du Chef Stéphane Carbone, étoilé au guide Michelin depuis 2006 ce qui n'est pas rien. Accessoirement Mr. Carbone est ancien parachutiste du 1^{er} RIMA à Pau avec environ 1750 sauts... Que les esprits chagrins se rassurent, chacun a payé sa part... Non mais !

Repas du 28 juin 2018 au restaurant L'ESPERANCE appartenant au Chef Stéphane Carbone. Cuisinier étoilé au guide Michelin depuis 2006.



5

REPORTAGE... VISITE CHEZ LES POMPIERS DE L'AEROPORT

Une activité généralement discrète et très souvent mal perçue par les usagers des aéroports dont celui de Carpiquet ce qui est regrettable car l'on a toujours intérêt à se connaître pour mieux savoir qui fait quoi et par là se comprendre. Ainsi, le vendredi 17 août de l'an de grâce 2018, BATTEMENT DE PLUMES fut reçu par Mr. Julien Lebarbanchon, Chef SSLIA, comprenons par là : Service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies d'Aéronefs (l'évidence, même !).

L'unité compte 17 personnes salariées de l'entité SAS AEROPORT DE CAEN NORMANDIE, tous polyvalents auxquels s'ajoute un agent de piste en CDD mais sans qualification pompier.

Le recrutement s'effectue sur la base du volontariat après un entretien d'embauche mais depuis 2001 il nécessite d'avoir préalablement été pompier dont par exemple, Paris, Marseille, pompier volontaire, etc.

Le service est ouvert de 5 h à 22 h (l'aérogare de 6 h à 22 h) du lundi au vendredi, le samedi de 6 h à 20 h et le dimanche de 8 h à 22 h. En dehors de ces horaires il existe évidemment une astreinte à domicile.

Julien Lebarbanchon, Chef SSLIA dans son bureau de l'aéroport de Caen Carpiquet. Photo. JMT. Août 2018

Hors de celle-ci, le service nécessite à minima deux pompiers de service ce qui correspond au niveau de sécurité minimum 4 mais en réalité 5 à Carpiquet compte tenu des spécificités de l'aéroport, pour mémoire ayant reçu la certification européenne et les moyens nécessaires de mise en œuvre (types et nombre de véhicules). Chaque aéronef reçu est défini par un niveau qui varie de 1 à 10 suivant sa taille sachant que le dernier correspond à l'A 380 mais qui ne fréquente pas encore Carpiquet !.. Par exemple, les appareils de VOLOTEA venant à Carpiquet sont systématiquement de niveau 6 mais ceux de HOP de niveau 5 ou 6 suivant l'appareil.

En dehors de ces astreintes, une EVASAN (EVAcuation SANitaire) durant les heures de fermeture nécessite la présence d'un seul pompier.



La mission des pompiers d'aéroports comme d'ailleurs pour ceux des bases militaires, consiste en premier lieu à ce que l'ensemble des personnels assure le niveau de sécurité obligatoire, tant préventif qu'actif en cas d'incident ou d'accident. C'est ce qui la différencie avec celle des pompiers du service civil qui ne disposent au niveau préventif que d'un effectif réduit dans un service départemental et de secours (le service PREV qui effectue des visites de sécurité ERP).

A Carpiquet, cette dernière s'exerce en particulier à l'égard du risque animalier (volatiles, animaux au sol...), risques d'intrusions volontaires ou non au niveau des clôtures, etc. C'est ce qui exige avant tout atterrissage comme tout décollage d'aéronef de plus de 12 m d'envergure une visite de piste par le 4x4 ou l'un des deux VIM (Véhicules d'Intervention iso Mousse Incendie) car l'aéroport n'est pas équipé d'un chemin parallèle à la piste permettant une surveillance plus aisée. L'effarouchement des oiseaux entre parfaitement dans cette action qui, actuellement, se déroule environ 30 fois par jour mais qui varie suivant la fréquentation des avions commerciaux sachant que l'aéroport est en forte croissance.

A cela s'ajoute une cartographie régulière des zones à risques dont font partie les types d'oiseaux et leur prolifération mais également la vérification périodique de l'état des filets posés sur les bassins de rétention d'eaux pluviales afin d'éviter que leur endommagement ne facilite l'hébergement de migrateurs ou autres.

Dans le cas contraire, nul doute que Daffy Duck comme ses congénères trouveraient là matière à s'y ébattre et même à passer de fort agréables vacances...

Etre pompier d'aéroport exige une formation spécifique préalable comme continue et en premier, de disposer du permis poids lourd mais également :

- Pour Carpiquet, un stage de trois semaines à Châteauroux (C2FPA) qui dispose d'installations spécifiques ou à Auch (EFORSA près de Toulouse) pour d'autres aéroports.
- Une formation locale spécifique de 70 heures en interne.
- Depuis 2007, de disposer du permis de chasser.
- Une formation théorique en ligne permettant d'accéder à un diplôme certifiant.



6

L'entretien du balisage de piste fait également partie du travail comme l'approvisionnement en carburant de la station (JET A1 et AVGAS) dont avec passagers à bord en ce qui concerne l'avitaillement en JET A1 pour les avions de VOLOTEA.

S'agissant des manœuvres pratiques, le pompier d'aéroport doit acquérir certaines connaissances concernant les appareils qu'il est à même de rencontrer dont font partie les points de découpe, l'ouverture des trappes et des portes, les systèmes de freinage, etc. Par conséquent, cela impose de maintenir les connaissances sur de nombreux types d'avions mais également concernant ceux en cours de certification commerciale. Dans ce cadre, tous les trois ans un stage sur maquettes à tailles réelles est organisé à Châteauroux qui dispose d'installations spécifiques y compris pour feu réel.

L'organisation sécuritaire de la SSLIA comporte trois niveaux de mise en alerte, déclenchés par le contrôleur de service à la vigie, à savoir : Etat de veille - Etat d'alerte - Etat d'accident

En cas d'incident ou d'accident, à minima 50 % des moyens hydrauliques doivent être disponibles sur place en 3 minutes maximum ce qui sous-entend l'indisponibilité partielle de certains mais en réalité à différents niveaux pourvus des redondances nécessaires. A cette fin, la SSLIA met en œuvre trois VIM, soit :

- VIM de 9 000 litres avec un débit de 4 500 m³/h minimum (autonomie de 2.5 min avec l'agent moussant) - VIM 90
- VIM 2 400 litres - VIM 24
- VIM 6 000 litres en tant que véhicule de réserve - VIM 60

Ainsi, quelle que soit la situation, l'indisponibilité momentanée de l'un des trois véhicules assure 50 % des moyens d'intervention incendie sans oublier que chacun dispose de ses propres moyens redondants pour compenser certaines éventuelles défaillances.





Julien Lebarbanchon à droite avec et l'un des ses collègues, Bruno Brun. Derrière la porte fermée se trouve le VIM 60 de réserve. Photos JMT août 2018

Pour finir, on pourrait estimer que le service journalier est plus étoffé mais ce serait oublier la puissance des moyens mis en œuvre pour la lutte contre l'incendie dont l'objectif consiste d'abord à porter secours aux personnes avant le matériel. En absence du service incendie, un aéroport comme Carpiquet ne peut assurer aucun décollage d'aéronef comme aucun atterrissage à caractère commercial.

RAPPEL BASIQUE ET PAS INUTILE... SUITE ET PAS FIN...

Pour le propriétaire d'une maison individuelle, les travaux d'entretien sont évidemment fréquents s'il souhaite disposer d'un local de vie agréable en évitant ainsi des dégradations toujours onéreuses. Il en est évidemment de même pour les locaux de l'ACRC, même si nous ne sommes pas propriétaires. Naturellement, à cela s'ajoutent l'aspect convivial et celui du coup d'œil pour les visiteurs ce qui est loin d'être négligeable.

Le premier exemple fut donné par Roland Legallois juste avant les journées portes ouvertes fin juin dernier et l'application de la nouvelle limitation de vitesse mais qui, toutefois, ne s'applique pas encore aux tondeuses à gazon. Roland a donc tondu les pelouses qui en avaient bien besoin et c'est le moins que l'on puisse dire puis, après révision des 100 h de la tondeuse, il récidivera mi-août ce qui semblerait montrer une certaine passion pour la culture.



Rolland Legallois en pleine concentration face à un engin pas facile à maîtriser, surtout sans limiteur de vitesse... Admirez au passage l'attention et la technicité du geste du conducteur ! Photo. JMT août 2018

Le second exemple répond dès le 30 juin du magnifique élan lors des premières journées portes ouvertes, de Florent de Labarre qui s'est pris de passion pour un nettoyage en règle des endroits normalement délaissés du club house dont les divers objets qui l'agrémentent comme les petites maquettes. Ainsi, très rapidement chacun put mesurer l'ampleur de l'effort consenti et surtout le résultat. Par rapport à la situation antérieure : *"y'a pas photo !"*

Même le hangar avions subit les effets de cette tempête non prévue par la météo. A tel point que des étiquettes collées sur le profilé métallique situé à droite en entrant, montrent désormais la place réservée aux différents chiffons et autres peaux de chamois que chacun est gentiment prié de respecter... Du jamais vu ?



Les étiquettes mais qui mériteraient toutefois d'être plus grandes...

Si vivre en Normandie présente des avantages, il faut néanmoins reconnaître que le taux d'humidité y est important ce qui favorise le développement des mousses et autres lichens qui se fixent sur les parois des constructions. N'écouterant que son devoir et voyant certainement Roland Legallois et Florent de Labarre à l'oeuvre, notre Président n'a pas hésité à mettre de pauvres enfants au travail pour nettoyer au jet HP deux parois extérieures du club house. Ainsi, son propre fils Maelan et d'autres enfants dont Céleste Dubos, la propre fille de Florent, ont-ils été contraints, y compris sous la menace, d'exécuter ces travaux de force ceci avec l'entière complicité des membres présents ! Mais dans quelle époque vivons-nous ? Bref, le résultat est là et il faut les féliciter !



Maëlan Bérard en pleine action... Photo. WB

Ne changeons surtout pas une équipe qui gagne et qui montre aussi l'exemple aux indécis qui sont certainement nombreux. Pourtant, il n'y a pas à hésiter car en relativement peu de temps on peut faire beaucoup de choses pour le bien de tous ! Cependant, ici ne s'arrête évidemment pas ces actions si bien que devant l'exemple donné par Roland Legallois, Florent de Labarre et ces enfants martyrs, on peut penser que de nombreux membres de l'ACRC vont culpabiliser et ainsi ne plus entendre que leur courage pour continuer l'œuvre généreuse déjà entreprise. En effet, les petits travaux ne manquent évidemment pas, tels le nettoyage des vitres, le balayage régulier du hangar avions, l'élimination des herbes qui poussent ici et là le long des constructions... Sans oublier le nettoyage fin des avions.

8

Une suite inépuisable ?.. A suivre au prochain numéro de votre **BATTEMENT DE PLUMES** préféré...

RELEVES DES COMPTEURS AVIONS

Au retour d'un vol, une erreur lors du relevé des compteurs avion, c'est vite fait d'autant que le nombre de pilotes est important. La conséquence inévitable répond rapidement de la confusion qui s'installe au niveau d'Open Flyer laquelle conduit à utiliser l'application forçage qui résout généralement et momentanément la difficulté mais pas pour la suite... Retrouver l'origine d'une erreur n'est pas évident ce qui nécessite souvent pour notre Chef pilote, Nicolas, beaucoup de temps à passer qui pourrait être plus utilement consacré pour d'autres tâches. Il convient donc d'être attentif avec le conseil suivant :

- Noter les compteurs avant le vol
- Noter les compteurs après le vol... Evidemment.
- Si erreur quelque part, en rechercher immédiatement l'origine (attention au passage 9 vers 0 ou au chevauchement de deux chiffres).

Les deux compteurs des tableaux de bord des DR 400 Tachymètre, destiné à l'entretien (moteur, cellule et hélice) - Horamètre pour la facturation des heures de vol. Pour ce dernier, évidemment, seule l'aiguille compte pour les minutes, pas le chiffre rouge à droite du totalisateur. Photo. JMT



PLEINS DES RESERVOIRS AVIONS



Après vérification attentive, il fut constaté d'une manière indéniable que chaque avion de l'ACRC est bien équipé d'un réservoir de carburant, sinon de trois pour le DR 400 MAJOR comme pour le DR 500 PRESIDENT. Par conséquent, après chaque vol et en tout état de cause lors du dernier en fin de journée, rien n'interdit de les remplir afin que le pilote suivant puisse disposer de l'autonomie maximale ce qui entre à la fois parfaitement dans les impératifs sécuritaires mais également dans ceux du savoir vivre en communauté.

Toutefois, l'on se rappellera qu'en ce qui concerne le DR 400 MAJOR F-GUXB qui est un appareil de voyage, le niveau du réservoir principal restera vers 20/25 % (graduation ≈ 1), celui-ci étant ultérieurement complété par l'utilisateur suivant la charge emportée.

BATTEMENT DE PLUMES vous a plu ? Alors, n'hésitez pas à le faire connaître

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 - Courriel : jmtr1947@gmail.com